SKRZYDŁA I MOTOR



Nr 6 (242) ROK VI
4 – 10 LUTY
1951
CENA 60 gr

GRANICA POKOJU

Ci z Was, którzy uczą się geografii, wiedzą na pewno, że nad brzegiem Odry znajduje się miasto, którego jedna połowa leży w Niemieckiej Republice Demokratycznej i nazywa się Frankfurt, druga zaś leży w Polsce i nosi nazwę Słubice. Obie części miasta łączy ze sobą most, spinający polski i niemiecki brzeg Odry.

Kilka dni temu odbyła się we Frankfurcie wielka uroczystość o niezwykle doniosłym znaczeniu historycznym dla obu naszych narodów; dla nas, zetempowców i dla naszych niemieckich kolegów z FDJ. Przedstawiciele rządów Rzeczypospolitej Polskiej i Niemieckiej Republiki Demokratycznej podpisali w imieniu swych narodów akt o wytyczeniu ustalonej i istniejącej granicy państwowej polsko-niemieckiej. Akt ten zatwierdził raz na zawsze i nieodwołalnie granicę sprawiedliwości dziejowej i pokoju na Odrze, Nysie i Bałtytku oraz ostatecznie przekreślił rachuby imperialistów, którzy chcieli znowu poważnić nasze narody w imię swych własnych interesów.

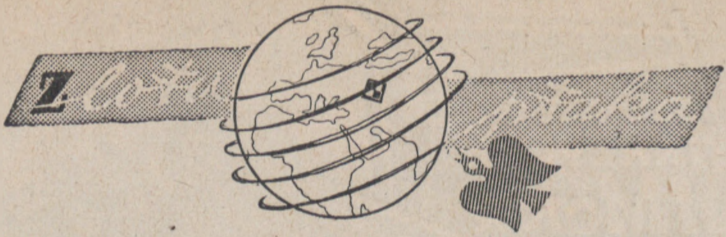
Cała ludność Polski i Niemieckiej Republiki Demokratycznej z prawdziwą radością i zadowoleniem przyjęła ostateczne ustalenie granicy na Odrze. Właśnie teraz, kiedy szalejący ze strachu imperialiści amerykańscy wskrzeszają gorączkowo tę samą armię, lotnictwo hitlerowskie, które jeszcze sześć lat temu niosło nam i naszym braciom śmierć i zagładę, kiedy Zachodnie Niemcy stały się znowu kuźnią sprzętu wojennego, a fabryki lotnicze pracują już pełną parą, decyzja naszych rządów jasno naświetla nasze stanowisko w obozie pokoju.

Kładzie ona raz na zawsze kres wszystkim waśniom i najazdom, do jakich pchały naród niemiecki wsteczne siły reakcji, później zaś faszyzmu. Granica na Odrze nie dzieli nas, ale łączy, bo przecież cele nasze są wspólne i wspólnie o nie musimy walczyć. Znacie je wszyscy dobrze: to pokój i przyjaźń między narodami, to szczęście i dobrobyt ludzi pracy.

Podpisanie historycznego aktu wyprzedziło o kilka dni oczekiwaną już dawno przez katolików w Polsce decyzję Rządu w sprawie zniesienia tymczasowości stanowisk kościelnych na Ziemiach Odzyskanych, która ostatecznie zespoliła je z macierzą i zadała dotkliwy cios przewrotnej, obłudnej polityce wyższych dostojników kościelnych.

Akt słubicki — to po akcie w Zgorzelcu i wizycie Prezydenta Piecka — jeszcze jeden wyraz zacieśnienia więzów trwałej i serdecznej przyjaźni między narodem polskim i niemieckim. Przyjaźni która dla wspólnej sprawy pokoju łączy nas silniej niż most na Odrze.

(wig)





W dniach od 16 do 20 stycznia br. odbyły się w Zakopanem III Zimowe Zawody Sportowe o Mistrzostwo Wojsk Lotniczych. W punktacji ogólnej w zawodach narciarskich, hokejowych, łyżwiarskich i wieloboju oficerskim pierwsze miejsce zdobył zespół oficera Chmurzyńskiego z Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Na zdjęciu: start do biegu na 18 km.

„NIETOPERZ" ? ! !

W dniu 2 lutego br. nastąpiło w Katowicach oblatanie prototypu nowego szybowca polskiej konstrukcji typu „Latające skrzydło" IS-6-X „Nietoperz". „Nietoperz" jest maszyną eksperymentalną i zbudowany został w 2 wersjach: 1-sza ze statecznikiem i sterem centralnym, 2-ga ze sterowaniem oporowym przez rozczepianie lotek. Twórcami nowego szybowca są inżynierowie Nowakowski i Sandauer z Instytutu Szybownictwa.

Oblatania dokonał pil. Adam Zientek.

Reportaż z oblatania podamy w następnym numerze. (red.)

Zdjęcie poniżej przedstawia grupę aktywistów Koła LL w Ursusie pod Warszawą. Są oni również przodownikami nauki i nie zaniedbują swej pracy w ZMP. Gazetka „Młody Lotnik" widoczna na zdjęciu wychodzi regularnie co 2 tygodnie, poruszając wszystkie aktualne zagadnienia LL.



WCZORAJ PILOCI DZIŚ INSTRUKTORZY

CSIS, Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych — zakończyła drugi rok swojej pracy, zasilając po raz drugi szeregi naszych kadr młodymi i gruntownie wyszkolonymi, pełnymi entuzjazmu dla pracy instruktorami.

W dniu 14 stycznia odbyło się uroczyste zakończenie II Turnusu Szkoły — wczorajsi piloci stali się instruktorami. A zaczęło się to tak...

* * *

Właściwie wszystko zaczęło się jeszcze rok temu, kiedy młodzi piloci szybowcowi, zaniepokojeni odwiecznym: „Jak to tam będzie?" zapełnili mury CSIS-u i zabrali się do wytężonej pracy, zdobywając wiadomości teoretyczne i praktyczne, niezbędne dla wykonania trudnego i odpowiedzialnego zawodu instruktora szybowcowego. Niektórzy spośród uczniów napotkali na dodatkowe trudności wskutek braków w wykształceniu ogólnym — tym przyszła z pomocą organizacja ZMP-owska tworząc kółka samopomocowe. Na specjalną trudność — słaba znajomość języka polskiego — napotkali dwaj nasi mili goście: piloci bratniej Ludowej Republiki Bułgarskiej. Wkrótce jednak dzięki pomocy kolegów trudność ta została pokonana i obaj Bułgarzy zaczęli przodować w nauce.

Koło ZMP zaopiekowało się też wszystkimi słabszymi uczniami, przydzielając im „opiekunów" spośród bardziej zaawansowanych kolegów i organizując samokształcenie. Wyróżniła się tu „jedynaczka kursu", ZMP-ówka kol. Lucyna Wlazłówna, znana już naszym czytelnikom jako posiadaczka krajowego kobiecego rekordu w przelocie docelowo - powrotnym i współuczestniczka obozu wyczynowego w Jeleniej Górze.

Tak więc szkolenie ruszyło „pełnym gazem". Wykładowcami byli doskonali fachowcy z Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, którzy włożyli maksimum wysiłku w to, aby możliwie najwięcej swoich wiadomości przekazać uczniom. A uczniowie pracowali...

* * *

Nadeszło lato, a wraz z nim szkolenie praktyczne— latanie. Poziom pilotów był zróżnicowany, toteż nie obeszło się bez trudności. I tu właśnie organizacja ZMP-owska okazała się najlepszym pomocnikiem instruktora, likwidując wszelkie najdrobniejsze przejawy braku dyscypliny i podciągając słabszych kolegów. Kierownik wyszkolenia instr. Adamski ze swej strony, dawał z siebie wszystko, ażeby przelać na uczniów swoje ogromne doświadczenie, to też wyniki nie dały na siebie czekać: wszyscy uczniowie zdobyli Srebrne Odznaki Szybowcowe uzyskując IV st. wyszkolenia, wszyscy przeszli kurs skoków spadochronowych i odbyli praktykę instruktorską w Szkołach Szybowcowych LL

* * *

Skończyło się lato i jesień, a wraz z nimi latanie. Uczniowie wrócili w mury szkolne: należało przygotować się do egzaminów końcowych. Rozpoczęło się powtarzanie wiadomości teoretycznych, tym razem w powiązaniu ze zdobytymi umiejętnościami praktycznymi. I znowu przodujące miejsce zajęło Koło ZMP, mobilizując wszystkich do lepszego opracowania materiału i organizując samokształcenie.

* * *

10 stycznia rozpoczęły się egzaminy, które objęły: metodykę szkolenia, aerodynamikę, meteorologię, budowę szybowców, przyrządy pokładowe i prawo lotnicze. Przy stolikach zasiedli członkowie Komisji Egzaminacyjnej, rozdzieleni według poszczególnych przedmiotów. Do każdego stolika podchodzili kolejno uczniowie, wyciągali kartki z pytaniami, odchodzili do pobliskiego stolika celem przygotowania się do odpowiedzi, a następnie ustnie omawiali z egzaminatorami otrzymane zagadnienie. Pytania były na ogół trudne i wymagały od egzaminowanego nie tylko wykazania się zasobem wiadomości, lecz i umiejętności samodzielnego myślenia i przekazywania swoich wiadomości innym.

* * *

W niedzielę 14 stycznia odbyło się uroczyste zakończenie II Turnusu CSIS-u. W świetlicy Szkoły zebrali się przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, Partii, ZMP oraz liczni goście.

Teraz nastąpił kulminacyjny punkt programu — odczytanie ocen końcowych. Pierwszą lokatę i wynik bardzo dobry otrzymał Bułgar Georgij Jankow, który uzyskał same bardzo dobre oceny ze wszystkich przedmiotów, drugą lokatę z wynikiem bardzo dobrym— Jan Winczo, trzecią — Andrzej Rakowski, czwartą— Bułgar Jordan Erew, piątą — Żeberkiewicz Zdzisław, szóstą Lucyna Wlazłówna i siódmą — Bogdan Dec. Sekretarz Zarządu Głównego LL major Windholz wręczył prymusom nagrody, ufundowane przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej — dwaj pierwsi otrzymali kurtki futrzane i biblioteczki marksistowskie, pozostali — książki.



Cztery lata temu Sejm Ustawodawczy wybrał Bolesława Bieruta Prezydentem Polski Ludowej. Naród polski powierzył Prezydentowi Bierutowi trudne i odpowiedzialne stanowisko kierownika naszego państwa w jednym z najpiękniejszych okresów naszej historii — w okresie umacniania władzy ludowej w Polsce, w okresie budownictwa podstaw socjalizmu.

Kierownicza siła naszego narodu — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza powierzyła następnie Prezydentowi Bierutowi stanowisko Przewodniczącego Komitetu Centralnego PZPR.

Prezydent Bolesław Bierut — długoletni działacz rewolucyjny, członek Komunistycznej Partii Polski, więzień sanacji — to jeden z najlepszych i najwierniejszych synów polskiej klasy robotniczej. Nie zawiódł on i nie zawiedzie zaufania, jakim obdarzył go lud pracujący, budujący w Polsce podstawy socjalizmu, utrzymujący wieczny sojusz ze Związkiem Radzieckim i wszystkimi obrońcami pokoju na świecie.

W czwartą rocznicę objęcia przez Bolesława Bieruta stanowiska Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej serca i myśli polskiej młodzieży lotniczej wraz z całym narodem zwracają się do Niego z życzeniami dalszej owocnej pracy dla wspólnej naszej sprawy — socjalizmu i pokoju.





Najlepsi z absolwentów CSIS-u: od lewej — Jankow Georgii z Bułgarii oraz Wincz... Jan, którzy otrzymali I i II lokatę.

Na zakończenie części oficjalnej przewodniczący Koła ZMP przy CSIS kol. Rakowski podziękował w imieniu absolwentów CSIS Lidze Lotniczej i kierownictwu Szkoły za uzyskane kwalifikacje zawodowe.

Kol. Rakowski podkreślił,



Na V miejscu znalazł się kolega Żeberkiewicz Zdzisław.

że ani w Polsce przedwrześniowej, ani też w żadnym innym ustroju nie byłoby możliwe, aby synowie robotników i chłopów mogli bezpłatnie zdobyć tak wysokie kwalifikacje lotnicze.

Następnie absolwenci otrzymali dyplomy Srebrnych Odznak Szybowcowych, poczem wszyscy zebrani odśpiewali hymn ŚFMD.

* * *

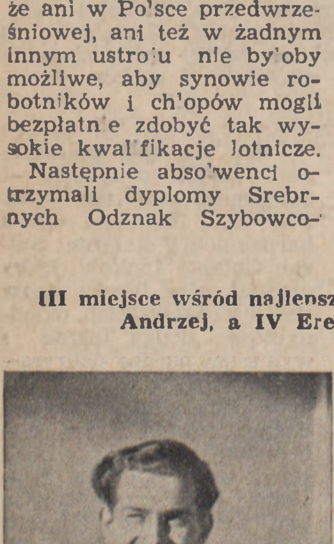
A potem było bardzo miło i wesoło bo rozpoczęła się część artystyczna ze śpiewami, tańcami i deklamacjami, w której godnie współzawodniczyły zespoły świetlicowe Zakładów Włókienniczych Findera, Gimnazjum Gospodarczego i CSIS u.

Wiersze i piosenki zdobyły ogólne uznanie. Największy jednak aplauz zdobyły piękne tańce, nagradzane przez zebranych rzęsistymi brawami. Dwa spośród nich: białoruska „Bulba" i lezgiński „Kaukaz" stały naprawdę na bardzo wysokim poziomie.

Wieczorek taneczny zakończył całą uroczystość. Wszyscy bawili się doskonale — najlepiej jednak bawili się wczorajsi uczniowie, a dzisiejszy instruktorzy — bawili się tak, jak ludzie mający świadomość dobrze spełnionego obowiązku. Jutro przystąpią do zaszczytnej i odpowiedzialnej pracy.

JERZY KULESZA

III miejsce wśród najlepszych zdobył kolega Rakowski Andrzej, a IV Erew Jordan (Bułgaria).





KŁOPOTY KOŁA LL W ŁOWICZU

W październiku ub. r. został w Łowiczu zorganizowany kurs modelarski. Nauka teorii szła sprawnie. Trudności nastąpiły dopiero wówczas, gdy mieliśmy przystąpić do zajęć praktycznych. LL nie posiada w Łowiczu własnego lokalu i nie mamy gdzie zorganizować modelarni.

Wprawdzie dyrekcja szkoły Techniczno-Przemysłowej w Łowiczu przyszła nam z cenną pomocą dając lokal u siebie, ale teraz ciągle jesteśmy „przesiedlani", co uniemożliwia nam przystąpienie do pracy.

Każdy dzień jest dla nas bardzo przykry, gdyż kilku z naszych kolegów przygotowuje się do matury i chcieliby przed opuszczeniem szkoły kurs modelarski ukończyć.

Sprawa druga — również bardzo ważna.

W naszej szkole tj. w Liceum Pedagogicznym powstało pierwsze na terenie Łowicza Szkolne Koło LL. Przewodniczący Koła kol. Janecki niedługo sprawował swoją funkcję, gdyż został powołany do wojska. Od tego czasu Zarząd Koła LL przeszedł w ręce kol. Ciesielskiego, który pracę swoją zaniedbuje.

Nie mamy legitymacji członkowskich, pomimo tego, że inne szkolne Koła LL już te legitymacje posiadają. Nikt nie pobiera składek, nie organizuje zebrań.

Proszę o opublikowanie tego listu na łamach SiM u, gdyż mam nadzieję, że SiM ten trafi również do rąk kol. Ciesielskiego i pobudzi go do pracy.

Stanisław Rajpert
ucz. kl. II Państw. Lic. Pedagogicznego w Łowiczu

Zwracamy się do Dyrekcji Szkoły Techniczno-Przemysłowej w Łowiczu, aby umożliwiła modelarzom dokończenie nauki na kursie, nie przenosząc ich siedziby z miejsca na miejsce. Pomóżcie jeszcze raz Waszym chłopcom w modelarskiej pracy! Jeszcze raz wykażecie tym samym duże zrozumienie dla roli modelarstwa w wychowaniu młodych obywateli Ludowej Polski.

Wzywamy także kol. Ciesielskiego, aby zmienił natychmiast swój niewłaściwy stosunek do pracy w Kole. Wstyd, Kolego, nadużywacie zaufania swych wyborców, zaniedbując obowiązki przewodniczącego Koła. Naprawcie błędy i weźcie się solidnie do roboty.

(red.)

CZY WIECIE...?

...co to jest ANTOS? Jest to stowarzyszenie studentów wyższych uczelni techniczno-lotniczych w Związku Radzieckim, które prowadzi stojącą na wysokim poziomie pracę naukową studentów nad różnymi zagadnieniami naukowymi z zakresu lotnictwa.

...że liczni pracownicy radzieckiego przemysłu lotniczego zostali nagrodzeni zaszczytnym tytułem Bohatera Pracy Socjalistycznej za wspaniałe wyniki pracy?

...że radzieccy konstruktorzy przyrządów pokładowych skonstruowali ostatnio nowy typ magnetycznej busoli odległościowej, przewyższający prostotą budowy i dokładnością wskazań wszystkie zagraniczne przyrządy tego typu?

...że ojciec lotnictwa radzieckiego, słynny aerodynamik Mikołaj Żukowski zajmował się także modelarstwem? 2 stycznia 1910 roku wystartował w Moskwie jego model, który przeleciał rekordową, jak na owe czasy, odległość 17 metrów.

...że legendarny lotnik radziecki Walery Czkałow interesował się astronomią lotniczą i zgromadził wiele cennego materiału informacyjnego ze swych wielkich przelotów nad biegunem?

...że już w roku 1804 członek Akademii Nauk w Petersburgu Jakow Zacharow, dokonał wzlotu na balonie, aby zbadać wpływ wysokości na organy słuchowe człowieka?

...że rekord radzieckich lotniczek, które przeleciały w roku 1936 odległość 5 908 km, jest do dziś niepoprawiony?

...że wynalazcą silnika rotacyjnego był rosyjski uczony Kalep, który zbudował prototyp tego silnika już w roku 1911?

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

PIERWSZE LOTY NAD WARSZAWĄ

W Polsce niedługo czekano na pierwsze wzloty balonów z pasażerem. Moda balonów, panująca we Francji, przeszła szybko do naszego kraju i sto lat panowała niepodzielnie. Naigrywali się co prawda z niej niemało (o czym opowiemy później) satyrycy i karykaturzyści, popierali natomiast hojnie bogaci mecenasi.

Baloniarstwo było w owych czasach sportem arystokratów i awanturników, którzy ciągnęli z tego niemałe zyski i niejednokrotnie zagarniali laury istotnych wynalazców, jak to miało na przykład miejsce z Rosjaninem Kriakutnowym, o którego pierwszym wzlocie na balonie w ogóle nigdy się nie mówiło.

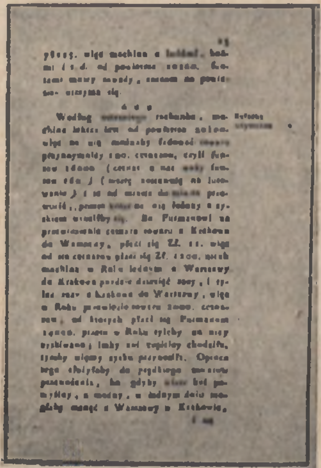
W kraju pierwszy lot na balonie z pasażerem oglądali warszawianie. Pierwszym Polakiem, który wzniósł się w powietrze był Jan Potocki, który do swego awanturniczego życia podróżnika i literata dodał jeszcze jeden dowód „odwagi i lekkomyślności", jak wspominają stare kroniki.

Pierwsze pasażerskie loty balonowe miały miejsce za czasów króla Stanisława Augusta, który żywo interesował się tym nowym wynalazkiem. Ale oddajmy głos kronikom, które opowiedzą nam o tym najlepiej (cytuję dosłownie):

„Warszawa, która w owych czasach miała pretensję w niczym nie pozostawać w tyle za Zachodem, żywo interesowała się wynalazkiem, o którym od kilku lat głuche z Paryża dochodziły wieści. W r. 1788 słynny Blanchard we własnej osobie zjechał do stolicy Polski dla zademonstrowania lotu balonem. W dniu zapowiedzianym tłumy niezliczone zaległy już przed wschodem słońca ulicę Senatorską i przyległe jej okolice miasta. Tylko uprzywilejowani wcisnęli się do wnętrza pałacu mniszchowskiego, aby zbliska oglądać przygotowania czynione na dziedzińcu. Przez kilka godzin głuche panowało milczenie, a tysiące niespokojnie bijących serc z natężeniem oczekiwało widowiska. — A gdy kadłub potwora zaczął wznosić się poważnie ponad dachy pałacu, okrzyki zdumionych widzów napełniły powietrze... Kosz przyczepiony do czarodziejskiego przyrządu uniósł w napowietrzną przestrzeń, prócz samego wynalazcy, także i uczonego ekscentryka, Jana Potockiego, z ulubionym jego służącym Turkiem i z wiernym białym pudlem" *.

Balon opadł szczęśliwie na Woli i stał się przedmiotem wielkiego zainteresowania.

Drugi z kolei wzlot Blancharda opisała „Gazeta Warszawska": **



Stronica książki Osińskiego „Robota machiny powietrznej" z rozdziałem o rentowności latania.

* Stanisław Tomkowicz: „Trembecki i wynalazek balonu", 1879 r.

** 13 maja 1789 r. Nr 38.

„...Sławny z Powietrznego Żeglowania Imć P. Blanchard rodem Francuz z miasta Calais, Pensyonowany od Króla Imc Francuzkiegom, wielu Akademii Towarzysz, uczynił stolicy tuteyszey dziwny widok, odprawiaiąc swą (już to trzydziestą czwartą) powietrzną podróż...

...Po ogłoszeniu rano biciem z harmat nas ąpić maiącego tego widowiska, potym o kwadransie po pierwszey z południa, w ogrodzie tuteyszym na Nowym Świecie, którym Foxhalem zowią... wsiadł do swey łódki w kompanii z tą samą Francuzką Damą, Która z nim podobne po powietrzu żeglowanie dawniey już w Metz odprawowała i teraz się w Warszawie znaydowała...

...Podnieśli się w górę przy wielkich aplauzach, naprzód zwolna (bo iaknaypogodnieyszy i nayspokoynieyszy od wiatrów był czas), a potym coraz wyżey, i wzbili się w górę od ziemi (iak z Obserwatoryum Królewskiego postrzegano i kalkulowano) aż do łokci 3 975. Lecieli przez całą Warszawę i przeleciawszy przez Wisłę w lesie białołęckim, więcey niż o milę od mieysca puszczenia się w powietrze, w przeciągu minut 49-ciu na ziemię spuścili się...

...Ztamtąd powróciwszy, na tuteysze Teatrum z wielkim aplauzem udali się. Była tam przygotowana dla nich Loża, na którey stało wyobrażenie prawdziwego niby Balonu Powietrznego, które za ich przybyciem w górę sznurami zemknięte zostało, i ztamtąd sypać się zaczęły na Spektatorów wiersze drukowane Francuskie, na pochwałę tychże Żeglarzów Powietrznych napisane..."



Medal z popiersiem Blancharda wybity na pamiątkę jego lotów balonowych w Warszawie.

W tym czasie zanotowano również w Warszawie pierwszy skok ze spadochronem.

„...Dnia dzisieyszego — pisze „Gazeta Warszawska" — w wieczór, o godz 5 ej tenże I. P. Blanchard na pożegnanie z Obywatelami Warszawskimi chce w tymże Foxhalu pokazać doświadczenie swoye Parachut, to yest obszernego Parasoniku, z którym z naywiększey wysokości można na dół spuścić się bez żadney na zdrowiu szkody..."

Na te pierwsze wyczyny balonowe w Warszawie nie pozostał obojętny wielki miłośnik wiedzy i sztuki Stanisław August, który kazał na pamiątkę szczęśliwie udanej próby wybić medal z popiersiem Blancharda.

JERZY KONIECZNY

Wzlot balonu w Warszawie w parku Ujazdowskim w roku 1829.



ROZMOWA Z HANIĄ

„Powiedzieć coś o sobie? To brzmi jak wywiad, a ja przecież nie jestem ani gwiazdą, ani nawet — aktorką!" — broni się wysoka smukła dziewczyna, którą przed chwilą właśnie oglądałem na ekranie podczas wyświetlania filmu „Pierwszy Start" i obecnie „atakuję" o kilka słów dla naszego tygodnika.

Hania Rosiak, odtwórczyni roli Hani w tym filmie, to młoda 18-letnia dziewczyna, taka jak nasze wszystkie koleżanki, śmiała, wysportowana zetempówka z robotniczej Łodzi. Rolę junaczki SP, którą gra w filmie (przepraszam, ona nie „gra", a rzeczywiście jest junaczką SP) otrzymała zupełnie przypadkowo.

Należy do chóru w V państwowej szkole TPD w Łodzi i tam właśnie znalazł ją jeden z pracowników łódzkiego atelier filmowego, a że poszukiwał junaczki SP — zaproponował tę rolę Hani.

Czy przyjęła ją bez namysłu, czy trochę rodzice się zmartwili, że będą zaległości w nauce? — o tym mówi sama Hania:

— „Miałam tremę, ale pociągał mnie lotniczy scenariusz. Trzeba wiedzieć, że do filmu poszłam już „przygotowana", mając za sobą jeden skok z wieży spadochronowej w Łodzi i będąc członkinią szkolnego Koła Ligi Lotniczej. Obawy rodziców, a także i moje co do zahamowania pracy w szkole były jak się okazało bezpodstawne bo grałam, a jednak ukończyłam X klasę i jestem obecnie w XI, przygotowując się do matury...

Jestem szczęśliwa, że grałam w pierwszym filmie dla młodzieży i o młodzieży lotniczej.

Chcę przy okazji powiedzieć, że praca w filmie jest ciężka i można ją porównać najlepiej z pracą, jaką musi wykonać członek Ligi Lotniczej, który chce zostać lotnikiem. W filmie i lotnictwie nic nie przychodzi łatwo „jak po maśle". Dużo trzeba roboty..."

Hania, jak zresztą i jej koledzy z „Pierwszego Startu" jest przejęta przed chwilą oglądanym filmem. Zobaczyła siebie po raz pierwszy na ekranie. Cieszy się, że będzie jedną z tych, którzy w filmie tym odtworzyli życie jednej z wielu naszych szkół szybowcowych.

Podczas prawie dwumiesięcznego pobytu na Żarze zapoznała się z szybownictwem i pokochała ten piękny sport. Latała, a jakże, na dwumiejscowym Żurawiu i na samolocie. — To — mówi — były jej najpiękniejsze chwile.

* * *

Gdy podczas konferencji prasowej po wyświetleniu filmu któryś z dziennikarzy zapytał — czy trudno było jej, niezaawansowanej grać w filmie? Odpowiedziała, — że jej na imię Hania i była na filmie Hanią!

Taką właśnie Hanię zobaczycie w filmie „Pierwszy Start".

p. e

JAK KRĘCILIŚMY „PIERWSZY START"?

Jako uczestnik filmu „Pierwszy Start" pragnę podzielić się z Czytelnikami SiM-u swymi wrażeniami z pracy w filmie.

Do „Pierwszego Startu" trafiłem w r. 1949 z chóru ZMP-owskiego przy szkole, do której uczęszczałem w Łodzi. Po przebyciu szeregu prób przed aparatem filmowym i mikrofonem, kiedy okazało się, że „nadaję się", rozpocząłem pracę w hali zdjęciowej. Zaczęto wówczas dokonywać zdjęć atelierowych to jest takich, gdzie akcja toczy się wewnątrz jakiegoś pomieszczenia, np. w mieszkaniu, klasie szkolnej, warsztacie itp.

Muszę przyznać, że nigdy sobie nie wyobrażałem, że film powstaje w ten sposób, jak to ujrzałem podczas pierwszych „normalnych" dni zdjęciowych. Nie mogło mi się w głowie pomieścić, że wagon kolejowy znajdujący się w hali zdjęciowej, jest z samego drzewa, bez kół, dachu i jednej ściany i aby widz miał wrażenie, że wagon jest w ruchu, kilku robotników trzęsie nim. Albo, że stacja kolejowa jest wielkości biurka i nie pociąg do niej dojeżdża, lecz ona do pociągu. Przekonałem się poza tym, że praca przy tworzeniu filmu jest bardzo żmudna. Nieraz trzeba powtarzać kilkanaście razy jeden fragment. To co w kinie oglądamy przez 5 minut, tworzy się czasem przez kilka dni.

Dopóki trwały zdjęcia w cywilnych ubraniach, nie odczuwało się jeszcze lotniczego charakteru filmu, lecz pewnego dnia otrzymaliśmy z garderoby mundury i kombinezony. Przywieziono do atelier prawdziwe szybowce, zaczęliśmy kręcić sceny w sali wykładowej. Wtedy poczuliśmy się „naprawdę" pilotami. Niestety, tak się złożyło, że w filmie mam niezbyt przyjemną rolę, gdyż ciągle z racji swego paskudnego charakteru jestem przez kolegów maltretowany (zgodnie ze scenariuszem). Gdy piszę o sali wykładowej, przypominają mi się momenty, w których dostaję od chłopców rolką gazety w kark lub pociskiem z procy w policzek. Przy tych operacjach porwali parę gumek do procy, którymi na nieszczęście „zaopiekował" się potem Tomek.

Pod koniec stycznia 1950 r wróciłem do szkoły. Materiału do odrobienia było dość dużo, ale zdałem w maju maturę i jeszcze tego samego dnia nastąpił wyjazd na zdjęcia plenerowe na szybowisko Żar. Na Żarze ujrzeliśmy całą masę szybowców, a więc: Jeżyki Komary, Salamandry, Sępy, Żurawie i pięknego Jastrzębia — „Junaka". Podziwialiśmy wspaniałe loty naszych doskonałych pilotów. Imponowała nam odwaga i nieugięta ambicja pilotów, jaką okazywali w dążeniu do pobijania rekordów szybowcowych, a tym samym rozsławiania imienia naszego szybownictwa.

Nasza współpraca z przebywającymi na szybowisku pilotami układała się bardzo pomyślnie. Znajomość została zawarta szybko i wkrótce urządzaliśmy w wolnych chwilach wspólne ogniska, wieczorki i zabawy.

Zdjęcia na szybowisku już nie miały takiego tempa jak w atelier, byliśmy bowiem uzależnieni od pogody. Kręcić można było tylko przy pełnym słońcu i gdy były chmurki cumulusy. Nieco kłopotu sprawił nam Tomek, gdyż urósł i zgrubiał mu głos.

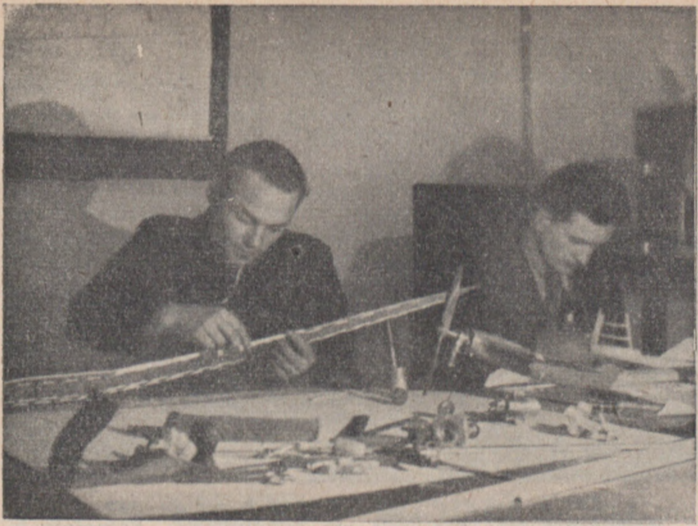
Po zakończeniu zdjęć wróciliśmy do Łodzi i zaczęła się praca innego rodzaju: podkładanie dźwięku do zdjęć plenerowych, gdyż przeważnie dźwięk szwankował z powodu zaburzeń atmosferycznych. Była to praca trudna, gdyż należało mówić do mikrofonu patrząc na ekran, przy czym dźwięk musiał się zgadzać z ruchem ust na ekranie. Wreszcie film poszedł do montażu, a my z drżeniem serca i tremą oczekiwaliśmy ukazania się go na ekranie.

Pobyt na szybowisku i pracę w filmie wspominam bardzo miło, mimo wielu ciężkich i trudnych scen.

WIESŁAW WILK

Foto: Film Polski



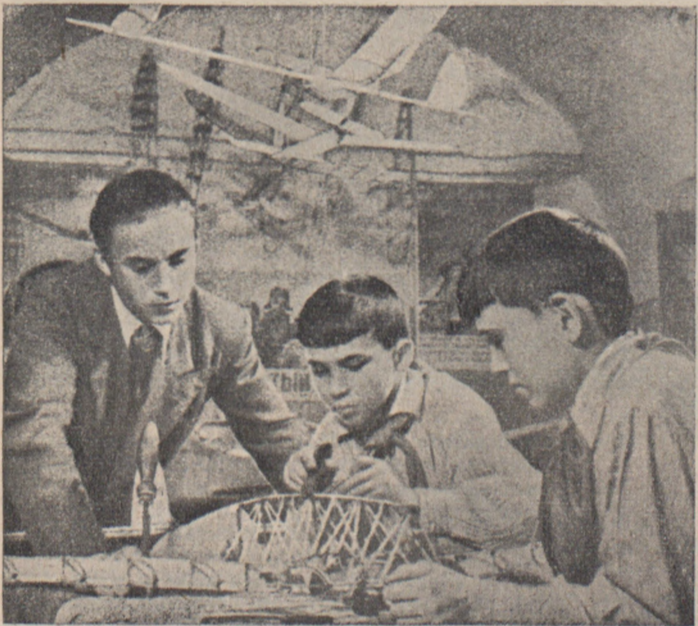


W Związku Radzieckim modelarze przygotowują się intensywnie do sezonu letniego, już dzisiaj wykańczając swoje modele celem dokładnego opracowania i oblatania konstrukcji przed zawodami. Bierzmy przykład z kolegi M. Wasilczenko z Moskiewskiego Aeroklubu (na zdjęciu z lewej), wielokrotnego rekordzisty, który systematycznym opracowywaniem swoich modeli osiąga co roku lepsze wyniki.

MODELARZE W KOŁCHOZIE

Kujbyszewski Komitet Obwodowy DOSAW rozpoczął masową akcję upowszechniania modelarstwa lotniczego na wsi. W związku z tym w wielu kołchozach obwodu odbyły się specjalne zebrania organizacji komsomolskich i pionierskich, na których prelegenci (posługujący się przeważnie samolotami) wygłosili pogadanki wprowadzające o lotnictwie radzieckim oraz o roli modelarstwa lotniczego w wychowywaniu komunistycznych kadr lotniczych. Następnie rozpoczęły się w modelarniach zajęcia pokazowe, prowadzone przez stałych instruktorów. Nowootwarte modelarnie są wyposażone w komplety narzędzi i bogate zapasy materiałów modelarskich. Jak donoszą korespondenci, do modelarni kołchozowych uczęszcza duża liczba młodzieży. **(w)**

Na zdjęciu poniżej młodzi pionierzy z miasta Pieresław Zaleskij pod kierownictwem instruktora rozpoczynają montaż dużego modelu silnikowego, wykonanego kolektywnie. Ci dwaj modelarze pracują w Domu Pionierów, który oprócz wielu oddziałów politechnicznych, wyposażony jest również w modelarnię.



U NASZYCH KOLEGÓW w ZSRR

IZMAIŁOWSK. Tutejsze koło DOSAW urządziło cykl publicznych odczytów na tematy lotnicze. Prelegentami byli aktywiści aeroklubu DOSAW oraz kół terenowych. Ogółem wygłoszono 8 wykładów, m. in. na temat „J. W. Stalin — opiekun i towarzysz ludzi radzieckiego lotnictwa", „Pierwszeństwo radzieckiej myśli konstruktorskiej w zakresie napędu odrzutowego" oraz „Loty międzyplanetarne". Wykłady cieszyły się ogromnym zainteresowaniem mieszkańców miasta.

WINNICA. W tutejszym aeroklubie robotniczym przy zakładach Przemysłu Spożywczego im. Sandora Petöfi przeprowadzane są ożywione prace nad przygotowaniem uczniów do letniego sezonu szkoleniowego. Szczególnie aktywną pracą wykazują się instruktorzy tow. Chrumiejew i Rudziszuk. Zorganizowali oni specjalną grupę, która skupia uczniów aeroklubu mniej zaawansowanych w przygotowaniu teoretycznym. Ćwiczenia i dodatkowe wykłady tej grupy prowadzone są poza przewidzianymi planem szkolenia, godzinami wykładowymi. Znamiennym faktem, dowodzącym dobrej pracy grupy jest zmniejszająca się ciągle liczba jej uczestników, którzy osiągnęli już wystarczający stopień przygotowania teoretycznego i słuchają bieżących wykładów na zwykłym poziomie. System ten zdał w praktyce doskonale egzamin, co potwierdza fakt, iż aeroklub robotniczy w Winnicy jest jednym z najlepszych w Okręgu Kijowskim DOSAW.

RYGA. Erwin Łancinges, młody frezer w jednej z ryskich fabryk metalurgicznych jest — według opinii kierownictwa aeroklubu DOSAW — jednym z najlepszych pilotów aeroklubu. „Swoje wyniki w wyszkoleniu teoretycznym i praktycznym zawdzięczam — powiedział Łancinges — trzem rzeczom: systematycznemu treningowi, bardzo gruntownemu przygotowaniu teoretycznemu oraz dokładnemu przygotowaniu naziemnemu przed każdym lotem". Łancinges jest członkiem Komsomołu oraz Rady Fabrycznej.

ERYWAŃ. Piloci aeroklubów DOSAW biorą liczny udział w pracach archeologicznych prowadzonych od kilku lat przez uczonych radzieckich w okolicach Erywania oraz na pustyni Toprach-Kale i War-Sum. Największą ilość wylatanych godzin ma na swym koncie 29-letni pilot aeroklubu w Erywaniu, Endżeni Dżirajew.

TUŁA. Tutejsze koło DOSAW przy Instytucie Pedagogicznym im. Łomonosowa zorganizowało dla słuchaczy Instytutu specjalny kurs modelarstwa lotniczego. Absolwenci kursu otrzymają wraz z ukończeniem Instytutu dyplomy instruktorów modelarskich oraz uprawnienia do prowadzenia wykładów i kursów modelarskich.

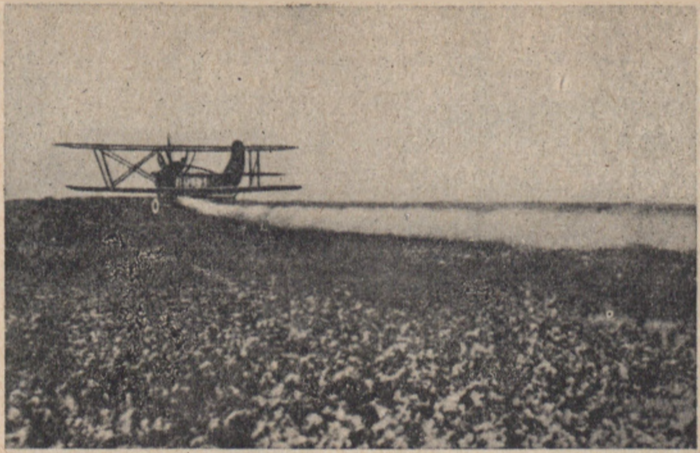
KOMSOMOLSK. W jednym z kół DOSAW odbyło się specjalne zebranie członków, poświęcone sprawie bestialskich okrucieństw, dokonywanych przez lotnictwo amerykańskie na bezbronnej ludności koreańskiej. Zebrani jednomyślnie podjęli rezolucję protestującą przeciwko zbrodniom wojsk amerykańskich i domagają się natychmiastowego wycofania wojsk napastniczych z Korei.

●

NA KONKURSIE, urządzonym przez Dowództwo Radzieckich Sił Powietrznych dla radiotelegrafistów lotniczych pierwsze miejsce i tytuł mistrzowski zdobył Mikołaj Łaska, który poprawił o 16 znaków dotychczasowy rekord ilości znaków odbieranych na minutę.

ŻOŁNIERZE I OFICEROWIE n-tej jednostki lotniczej zorganizowali dla mieszkańców pobliskich kołchozów uroczystą akademię, poświęconą 71 rocznicy urodzin Generalissimusa Józefa Stalina. Wystąpił na niej z referatem oficer Szczyrkow, zaś z częścią artystyczną — zespół pieśni i tańca, który odśpiewał m. in. „Kantatę o Stalinie" oraz kilka lotniczych piosenek frontowych. Występy lotników spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem ludności.

UCZMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH DOSAW



Radzieckie pola nie boją się szkodników. Samoloty „Aeroflotu" rozpylają na olbrzymich obszarach owadobójcze proszki. Dzięki temu uniknięto poważnych strat i podwyższono wydajność z hektara. Na zdjęciu opylanie arsenianem ołowiu pola bawełnianego.

KOŁO DOSAW W KAZANIU

W Kazaniu rozwija bardzo ożywioną działalność miejscowe koło DOSAW przy Zakładach Przemysłu Chemicznego im. Michała Kalinina. Koło to, którego kierownikiem jest zasłużony uczestnik Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny, Izmaił Bezrenko, otrzymało już dwukrotnie pochwałę z Komitetu Okręgowego DOSAW za wzorowo prowadzoną pracę szkoleniową i propagandową oraz za bardzo dobre wyniki wyszkolenia teoretycznego i praktycznego, uzyskiwane przez członków koła w miejscowym aeroklubie. Na szczególną uwagę zasługują oryginalne metody pracy, zastosowane przez koło. Pragnę podzielić się z Czytelnikami tymi metodami.

Koło DOSAW podzielone jest na szereg sekcji, m. in. modelarską, szybowcową, propagandy masowej, agitacji, informacji itd. Podstawowym warunkiem dobrej pracy koła jest ścisłe współdziałanie ze sobą wszystkich sekcji, nie zaś zasklepianie się w wąskim odcinku pracy. Kierownikami sekcji są absolwenci specjalnych kursów. Odpowiadają oni za całość pracy na swoim odcinku oraz muszą znać dokładnie wszystkich członków swej sekcji, ich postępy w nauce, trudności, zainteresowania i zdolności. Niektórzy z instruktorów, jak Chrumiuk, Danczewski i Popow, aktywni członkowie partii, wykazują się wzorowo prowadzonymi ewidencjami wszystkich spostrzeżeń, dotyczących uczniów.

W każdej sekcji przeprowadzane jest szkolenie i praca społeczna. Do zadań szkolenia należą objęte programem przedmioty ogólnolotnicze różnych stopni w zależności od poziomu zaawansowania uczniów, zaś praca społeczna w większości wypadków jest pracą masowo-propagandową. Tu właśnie najczęściej stosujemy z powodzeniem metodę agitacji indywidualnej, prowadzonej przez członków koła, którzy opowiadają swoim kolegom i znajomym o lotnictwie. W ten sposób mamy zapewniony stały dopływ nowych ludzi. Niezależnie od tego przeprowadzamy co pewien czas masowe kampanie propagandowe, w których biorą udział piloci aeroklubów oraz częstokroć — żołnierze i oficerowie wojsk lotniczych.

Wprowadziliśmy także indywidualne współzawodnictwo w szkoleniu ogólnolotniczym w kole, przy czym punktacja opiera się na wynikach, ocenianych na podstawie stopni, wystawianych przez poszczególnych instruktorów. Metoda ta daje w praktyce bardzo pomyślne wyniki, bowiem współzawodnictwo rozwinęło się i są już liczni przodownicy wyszkolenia, jak np. Żmagajew, tokarz-monter i zarazem sekretarz organizacji komsomolskiej, jak 17-letni komsomolec Anufrijew, Tatiana Czechow, Praskia Wnukowicz, Pieter Wosiłanow i inni.

W kole naszym obowiązuje bezwzględna komunistyczna dyscyplina pracy lotniczej, bowiem zrozumienie wielkich zadań, jakie przed nami stoją i sumienne ich wykonywanie jest dowodem naszego bezgranicznego poświęcenia dla naszej socjalistycznej Ojczyzny i ukochanego wodza — Józefa Stalina.

Jurij Jugariew
tłum. WG



Wylęgarnie Tomilino znane są w całym Związku Radzieckim z produkcji wysokowartościowego drobiu. Ten „żywy towar" rozchwytywany jest przez wszystkie sowchozy i kołchozy. Młode kurczaki nie znoszą długotrwałego transportu — przewozi się je więc samolotami. Na zdjęciu widzimy kurzych pasażerów (zapakowanych w skrzynki) „wsiadających" do transportowca.

DLACZEGO W RADOMIU NIE MA MODELARNI?

Młodzież małego lotnictwa w Radomiu stoi przed wielkim problemem — jak budować modele, nie mając modelarni?

Tak, to smutne, ale Radom do tej pory nie posiada modelarni. Brak lokalu — oto czym tłumaczą nam w swoim liście koledzy Musiałski Piotr i Dąbrowski Bronisław przyczynę tego faktu.

Zarząd Powiatowy LL w Radomiu nie może bazować swej pracy jedynie na żywiołowej akcji młodzieży. Fakt, że w tak dużym mieście jak Radom nie ma modelarni, świadczy, że miejscowa komórka LL zbyt mało czyni starań w Miejskiej Radzie Narodowej, o której sympatiach dla lotnictwa jesteśmy przekonani. (Bi)

ŻYCIE NASZEJ MODELARNI

Konstruowanie modeli latających było marzeniem każdego z nas jeszcze w wieku dziecinnym.

Pierwsze nasze modele robiliśmy w domu, nie mając pojęcia, jak się modele buduje, nie wiedzieliśmy nawet, dlaczego aparat bez silnika może unosić się w powietrzu.

Gdy byliśmy już w starszych klasach szkoły podstawowej, z radością powitaliśmy otwarcie kursu modelarskiego. Kurs odbywał się 2 razy tygodniowo po dwie godziny.

Szybko mijały godziny wykładowe. Gdy nadszedł czas egzaminu, niektórzy spośród nas odeszli, ale grupa, która została — po doskonale złożonym egzaminie — pracuje do dnia dzisiejszego.

Do modelarni przychodzimy z wielką chęcią — przecież tu wykonujemy zaprojektowane przez nas modele! Pracujemy po trzy godziny dziennie. Nasz instruktor sumiennie spełnia swe obowiązki, doskonale kierując naszą pracą. Jesteśmy z niego bardzo zadowoleni.

W wolnych chwilach oblatujemy modele, pilnie obserwowani przez kolegów. Ostatnie loty przyczyniły się do pogłębienia naszych wiadomości modelarskich.

Kazimierz Tworek
Modelarnia Oddziałowa w Piotrkowie Trybunalskim

Wasz list sprawił nam radość. Cieszymy się, że pracujecie z zapałem i życzymy Wam dalszej aktywnej pracy w nowym roku. Wierzymy, że za Waszym przykładem pójdą inni i że w szybkim czasie otrzymamy z Piotrkowa Trybunalskiego wiadomości o nowozorganizowanych Kołach LL i modelarniach lotniczych.

(red.)

NASZE KOŁO LICZY 110 CZŁONKÓW

Koło Ligi Lotniczej przy Państwowym Liceum Mechanicznym w Radzyniu Podlaskim wkroczyło na nowe tory swojej działalności. Pomimo mało aktywnej pracy Zarządu Powiatowego LL, nasze Koło wysunęło się na przodujące miejsce w powiecie. Obecnie liczy ono 110 członków, w tym 30 członków uczęszcza do modelarni istniejącej przy naszym Kole.

W czasie minionych wakacji kilku kolegów uczestniczyło na kursie modelarstwa lotniczego w Lidzbarku. Kurs ten dał nam bardzo dużo i przyczynił się do osiągnięcia przez nasze Koło LL doskonałych wyników w pracy.

W ciągu pierwszego okresu szkolnego aktywiści naszego Koła podjęli akcję zakładania Kół LL w terenie. Początkowo praca szła mozolnie, jednak ostatecznie z końcem roku 1950 mogliśmy się poszczycić niemałymi sukcesami, zakładając cztery Koła LL w terenie. Godnym podkreślenia jest fakt, że w szeregi członków nowych Kół LL wstąpiła prawie cała młodzież poszczególnych szkół.

HENRYK MAŃKO
Koło LL przy P. L. M. w Radzyniu Podl.

Tak sobie wyobrażamy codzienny trening naszych modelarzy sportowców. Naturalnie w wypadku wodnopłatów będzie to możliwe, gdy zniknie tylko pokrywa lodu. Foto: LL

CSMM i — WSTYD!

Zachęcony artykułem kol. Mieczysława Skowrońskiego pt. „Moje doświadczenia z modelami bezogonowców" postanowiłem i ja zbudować taki model.

Niestety, skończyło się tylko na chęciach, ponieważ w Składnicy Materiałów Modelarskich w Warszawie nie otrzymałem potrzebnych mi materiałów. Również z powodu braku materiałów nasze Koło LL przy szkole ogólnokształcącej w Milanówku wstrzymało swą pracę. Nasz instruktor Roman Sochacki był już kilkakrotnie w Warszawskiej Składnicy Materiałów Modelarskich przy ul. Marszałkowskiej 62. Niestety, za każdym razem spotkał się z odpowiedzią, że materiałów nie ma.

A przecież nasze Koło LL, podobnie jak wszystkie inne Koła — ma wytyczony plan, który musi wykonać w określonym czasie.

Na kogo więc ma spaść odpowiedzialność za niewykonanie przez nas zamierzonego planu?

Piotr Krasnodębski
Brwinów

Po otrzymaniu Waszego listu udaliśmy się niezwłocznie do Składnicy Materiałów Modelarskich. Okazało się, że macie rację. Brak jest rzeczywiście niektórych materiałów. Szczególnie odczuwa się brak niektórych wymiarów listewek. Winę za to ponosi wyłącznie CSMM, która nie potrafiła zorganizować sprzedaży.

Po stwierdzeniu braków w Składnicy, udaliśmy się do magazynu rozdzielczego materiałów modelarskich CSMM. Zapewniono nas tutaj, że jeszcze w styczniu br. zostaną wszystkie rozmiary listewek rozprowadzone po Składnicach. Dowiedzieliśmy się również, o czym zarówno Was jak i wszystkich Czytelników-modelarzy z radością informujemy, że w najbliższym czasie wszystkie modelarnie LL będą mogły zaopatrzyć się w nowe silniczki. (red)

GŁOS MA LL — KŁODZKO

Kłodzko zmieniło swe oblicze. Uradowane, uśmiechnięte twarze członków LL, radość i zadowolenie — oto jak przyjęła młodzież lotnicza Kłodzka akcję werbunkową na szkolenie szybowcowe. Jednak nie wszyscy członkowie LL będą mogli latać. Komisja werbunkowa LL, która przeprowadza akcję wspólnie z Zarządem Powiatowym ZMP, nie może dopuścić do szkolenia młodzieży, która nie brała czynnego udziału w pracy Koła, opuszczała zebrania, nie wywiązywała się z powierzonych jej prac.

W związku z akcją werbunkową na szkolenie szybowcowe Oddział LL w Kłodzku organizuje w szkołach i Kołach ZMP specjalne prelekcje na tematy szkoleniowe.

Oprócz tego Oddział LL w Kłodzku zorganizował specjalną wystawę lotniczą, na którą składają się modele samolotów polskich i radzieckich, wykonane przez modelarzy kol. kol. Webera i Nederka.

Hasła popularyzujące lotnictwo, emblematy lotnicze i LL oraz książki i czasopisma lotnicze, składają się na estetyczną i efektowną całość.

Jan Niewiadomski
koresp. z Kłodzka



LATAMY

Drugi rok lotniczej sześciolatki nakłada na nas jeszcze większe obowiązki niż rok ubiegły. Zadania jakie stoją przed nami wymagają nie tylko maksimum wysiłku, ale przede wszystkim nieustannego podwyższania naszych kwalifikacji.

W trosce o należyty rozwój naszej lotniczej kadry, o odpowiednie jej przygotowanie do zbliżającego się sezonu lotnego Zarząd Główny Ligi Lotniczej organizuje w lutym i marcu br. szereg kursów doskonalących. I tak.

Kurs instruktorów silnikowych LL

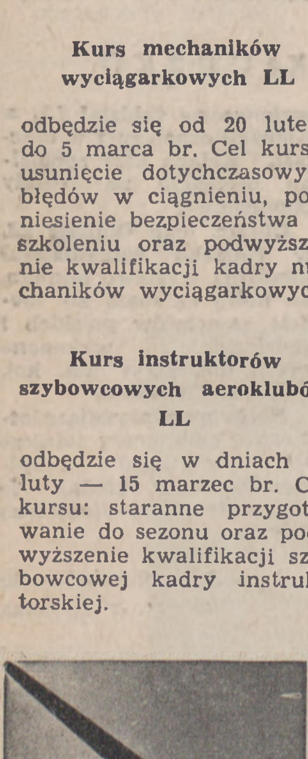
odbędzie się w dniach od 12 lutego do 15 marca br. Celem kursu będzie podwyższenie kwalifikacji kadry instruktorskiej i przygotowanie jej do zbliżającego się sezonu lotnego.

Kurs mechaników wyciągarkowych LL

odbędzie się od 20 lutego do 5 marca br. Cel kursu. usunięcie dotychczasowych błędów w ciągnieniu, podniesienie bezpieczeństwa w szkoleniu oraz podwyższenie kwalifikacji kadry mechaników wyciągarkowych.

Kurs instruktorów szybowcowych aeroklubów LL

odbędzie się w dniach 15 luty — 15 marzec br. Cel kursu: staranne przygotowanie do sezonu oraz podwyższenie kwalifikacji szybowcowej kadry instruktorskiej.





Kurs instruktorów szybowcowych szkół LL

odbędzie się od 25 lutego do 18 marca br. Cel kursu: sprawdzenie posiadanych wiadomości, podwyższenie kwalifikacji oraz przygotowanie do zbliżającego się sezonu.

Kurs komendantów i kierowników wyszkolenia szkół LL

odbędzie się od 10 — 20 lutego. Celem kursu będzie podwyższenie kwalifikacji organizacyjnych i metodycznych naszej kadry kierowniczej w szkołach LL

Kurs kierowników wyszkolenia ZOLL, kierowników ALL-ów i kierowników wyszkolenia ALL-ów

odbędzie się w dniach od 13 lutego do 2 marca br. Cel kursu: podwyższenie kwalifikacji organizacyjnych i metodycznych przed zbliżającym się sezonem.

Oprócz wymienionych wyżej kursów w połowie lutego br. odbędzie się

Szybowcowa wyprawa doświadczalna do Nowego Targu,

która trwać będzie do końca marca br. Celem wyprawy jest zbadanie warunków falowych w Tatrach.

Tak wygląda kalendarz prac lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej na pierwszy kwartał br. Trzeba tylko, aby nasza lotnicza kadra wykorzystała te wszystkie kursy doskonalące z jak największym pożytkiem dla siebie, aby żadna minuta nie została stracona. Wszystkie kursy muszą być maksymalnie wykorzystane, by z rozpoczęciem sezonu ruszyć z nowym zapasem wiadomości teoretycznych i nowym zapasem energii do walki o przedterminowe wykonanie zadań drugiego roku lotniczej sześciolatki.

(jk)

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Dlaczego milczysz? Dlaczego nie piszesz? — pytali mnie od dłuższego czasu koledzy i Czytelnicy „Kroniki", która rozpoczynając swoje istnienie trzy lata temu, tak ładnie się już zapowiadała... aż tu nagle od końca roku 1950 taka przerwa?! Dlaczego?

Odpowiem krótko: Analizowałem, brałem pod szkło powiększające to wszystko co napisałem i to co było w małym lotnictwie złe i dobre — wysnułem wnioski, mierzyłem je i ważyłem. Wykorzystałem okres „niepisany" na naukę opartą na własnych i cudzych błędach. Szukałem tych błędów, chcąc jednym pociągnięciem pióra odpowiedzieć na spodziewane pytanie — Dlaczego?

Niestety, gubiąc się w czysto inżynierskim dociekaniu zapomniałem, że miarą wszystkich rzeczy jest człowiek i przez ten pryzmat — tylko przez takie szkło można patrzeć i wówczas dopiero wszystko się zobaczy...

Jakże często „Kronika" była tylko suchym stwierdzeniem faktów, notatką, zamiast pozostać bojowym, mobilizującym felietonem, który biłby z jednej strony w niedociągnięcia, a z drugiej podawał konkretne formy pracy, wyjęte z prawdziwego życia — felieton, który by uczył.

„Kronika" wraca na szpalty SiM-u. Wraca w nowej treści i formie, by jak najlepiej służyć sprawie lotnictwa, tego, które przecież już kiełkuje w modelarstwie lotniczym.

* * *

Niektórzy koledzy denerwują się: Dlaczego nie było zawodów zimowych? Przecież ZG ZMP obiecywał w zeszłym roku, że będą co roku!... Jednak w tym roku zrezygnowano z zawodów zimowych, kładąc dużo wysiłku w inne zadania. Odgłosy z terenu dają znać, że poszczególne Okręgi LL zorganizowały własne zimowe zawody. To dobry znak. To znaczy, że zaczynamy pracować.

Myślę, że zawody modeli w Łodzi i I zawody lokalne modeli pokojowych w Poznaniu (grudzień 1950 r.) też coś znaczą, mimo zaledwie 5 (pięciu) uczestników. Mamy już pierwsze polskie mikromodele i pierwszy rekord w tej kategorii (J. Bury — 3 minuty). Szalony rozmach Okręgu Wrocławskiego LL zapowiadał Halę Ludową i ogólnokrajowe, a w sumie okazało się, że był to słomiany ogień i nieprzemyślana akcja.

Oglądając zamierzenie wrocławian, sięgające tysięcy złotych, przy pomocy których chcieli zadziwić świat i pół Europy przekonałem się o braku ich logiki, co potwierdzili zresztą odwołując zawody. Nie wiem ile złotych polskich wydał Okręg Poznański, ale przypuszczam, że niewiele, bo inaczej nie urządziliby zawodów. Inicjatywa tak jak w wypadku pierwszych modeli na uwięzi tak i teraz wyszła od poznaniaków. Trzeba im tylko gratulować i oczekiwać podzielenia się z Czytelnikami - modelarzami wskazówkami, jak to bez wielkich kosztów zorganizowano zawody zimowe i jak pracować w małym lotnictwie, bo do tej pory to wydaje się, że Poznań robi to najlepiej.

Cisza zrobiła się również wokół kadry narodowej. Zostali wybrani, SiM ich opisał, weszli na umajoną trybunę, zasnuli się woalem tajemniczości i... milczą?!

Na razie tylko jeden z członków kadry, kolega Henryk Zawal odezwał się w SiM-ie, a gdzie reszta? Przypomnieć warto, że tytuły i zaszczyty nie tylko obowiązują, ale i z o b o w i ą z u j ą !

Niczym jednak jest cisza kadry wobec ciszy naszych rekordzistów, którzy wnieśli w roku ubiegłym mnóstwo zobowiązań, a na palcach jednej ręki można policzyć tych, kto je wykonał lub próbował wykonać. Zobowiązywaliśmy się przy każdej okazji, hurtem, z entuzjazmem — i uważaliśmy sprawę za załatwioną. Tymczasem czas szybko mija, terminy już dawno minęły, a zobowiązań nie wypełniono! Niech to ostrzeżenie będzie jednocześnie przypomnieniem. Wkrótce przypomnę imiennie o podjętych zobowiązaniach. Nie wiem, czy będzie to przyjemne dla pewnych niedowarzonych, a lekkomyślnych „rekordzistów".

Obserwator

O KOMINACH, ZBOCZACH I WYCIĄGARCE

Dzięki prądom wstępującym, zwanym przez modelarzy i szybowników termiką, możemy uzyskiwać znaczne wysokości i wykonywać odległe przeloty, przeskakując z jednego prądu wznoszącego, czyli tzw. „komina", do drugiego.

Ale nie tylko termika jest źródłem wznoszeń dla szybowników. W okolicach górskich wiatry (które, jak już wiemy, wieją też tylko dlatego, że ziemię ogrzewa nam kochane słońce), wspinając się na zbocza górskie mogą w zależności od pogody, wytwarzać albo prądy wstępujące zboczowe, albo też prądy wstępujące falowe. Patrz rysunek obok.

Prądy zboczowe powstają w ten sposób, że wiatr opływając górę wspina się po jej zboczu do góry. Jeżeli jego szybkość wznoszenia jest większa niż opadania szybowca, to pozwala on pilotom szybowcowym godzinami żaglować wzdłuż stoków górskich na niewielkiej wysokości. Na prądach zboczowych wykonuje się loty długotrwałe (rekord Polski 36 godz 15 min), gdyż zbocze „nosi" — jak to mówią szybownicy — tak długo, jak długo dmucha wiatr.

Przy specjalnych warunkach meteorologicznych mogą przy silnym wietrze, tzw. halnym, powstać w rejonie górskim fale atmosfery, zupełnie podobne do fal, jakie powstają na rzece płynącej w kamienistym, nierównym korycie. Dostarczają one doskonałych wznoszeń, sięgających jak obliczają uczeni, aż do zawrotnej wysokości 16 000 m. Ba, niektórzy z nich twierdzą, że może nawet do 80 000 m lub wyżej. W każdym razie na fali wykonywano już loty na wysokości ponad 11 000 m. W roku 1950 piloci Ligi Lotniczej wykonali ponad 20 przewyższeń od 3 000 — 8 000 m, latając właśnie na fali.

Zaczęliśmy od lotu wleczonego szybowca za samolotem i sami nie wiedząc jak, dojechaliśmy aż do wyczynów. Wróćmy więc jeszcze raz do sposobów startu, czyli do tych sposobów, dzięki którym uzyskujemy wysokość. Tu mimochodem musimy sobie powiedzieć, po co nam ta wysokość potrzebna. Otóż wznoszenie, mające dla nas największe znaczenie, tj. termika i fale, nie zaczynają się bezpośrednio przy ziemi, lecz dopiero na pewnej wysokości — niżej są jeszcze tak słabe, że nie potrafią unieść szybowca. Średnia wysokość, na którą trzeba się wznieść, aby móc zrobić jakiś wyczyn, wynosi około 500 m.

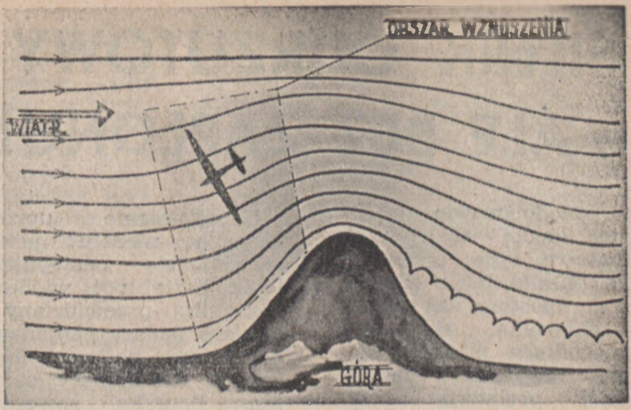
A więc następnym, najbardziej rozpowszechnionym sposobem startu na szybowcu jest tzw. start za wyciągarką.

Wyciągarka jest to specjalne urządzenie, składające się z samochodowego silnika, bębna i nawijanej nań linki stalowej o długości 1 000 do 1 500 m. Na jednym końcu lotniska ustawia się wyciągarkę, a na drugim — szybowce. Start odbywa się zawsze pod wiatr. Linkę wyciągarki przeciąga się przez całe lotnisko i zaczepia do szybowca. Na specjalny sygnał podany ze startu (tj. miejsca, z którego odbywają się wzloty) mechanik wyciągarkowy uruchamia silnik i zaczyna nawijać linkę na bęben. Linka zaczyna ciągnąć szybowiec i nadaje mu szybkość potrzebną do lotu. Wówczas pilot posługując się sterem wysokości rozpoczyna wznoszenie, a po osiągnięciu odpowiedniej wysokości wyczepia się i rozpoczyna lot swobodny, wykonując wyznaczone mu zadanie.

U nas używa się przeważnie wyciągarek benzynowych. W związku Radzieckim, który jest ojczyzną szybownictwa, używa się również nowoczesnych wyciągarek elektrycznych. Są one tanie, łatwe w obsłudze, ekonomiczne, niezawodne i mają dużą moc, umożliwiającą starty najcięższych nawet szybowców.

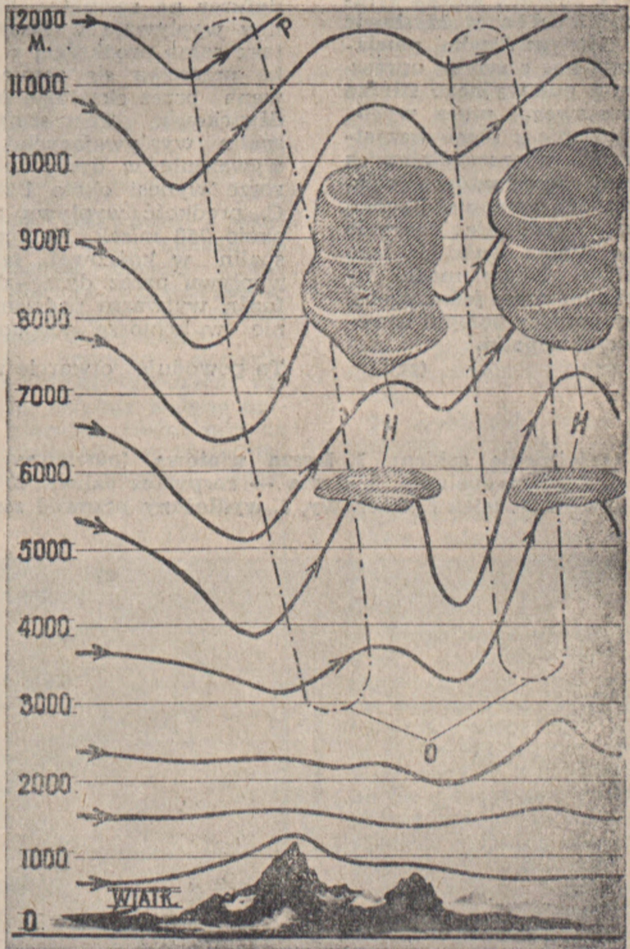
Istnieje jeszcze jeden spsób startu, stosowany jedynie do wzlotu ze zbocza góry — start z lin gumowych. Dawniej, gdy nie znano zjawisk termiki i fal latano wyłącznie na prądach zboczowych — wówczas start z lin gumowych był powszechnie używanym sposobem wzlotu. Polega on na tym, że dwie liny gumowe zaczepia się z przodu szybowca, zupełnie w ten sam sposób, w jaki strzela się kamieniem z procy. Ogon szybowca przytrzymuje się w specjalnym uchwycie, obsługiwanym przez pomocnika startowego. Na dany sygnał obsługa startu biegnąc naciąga liny, a gdy te są już dostatecznie naprężone, instruktor podaje drugą komendę i pomocnik startowy zwalnia zaczep ogonowy. Szybowiec zostaje wyrzucony w powietrze, uzyskując szybkość potrzebną do lotu i przelatuje nad doliną szukając prądów wznoszących lub wykonując nakazane zadanie. Ten sposób startu stosowany jest obecnie jedynie na niektórych szybowiskach górskich.

JERZY KULESZA

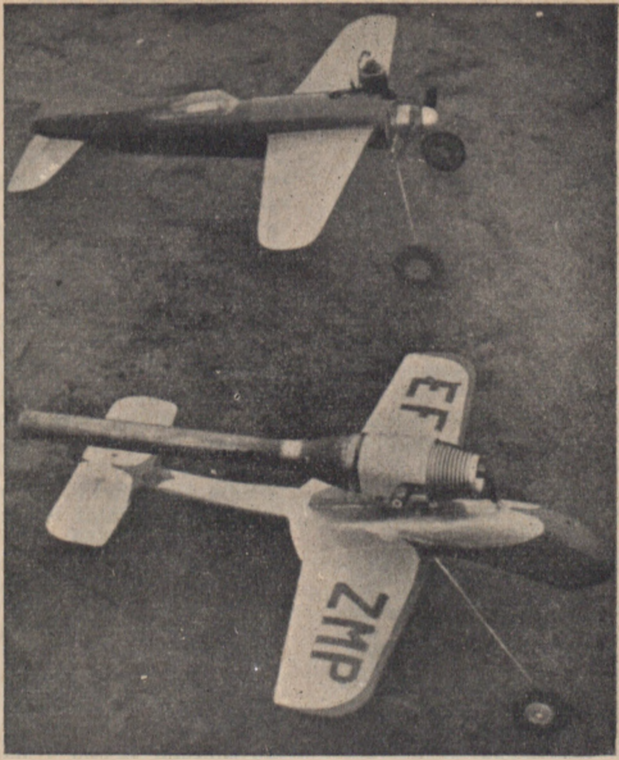


Powstawanie prądów zboczowych, umożliwiających wykonywanie lotów szybowcowych.

Schemat powstawania fali. Najkorzystniejszy obszar wznoszenia oznaczono linią kropka - kreska. Jak widać z rysunku dzięki ruchom falowym tworzą się również chmury. (H)



SILNIK ODRZUTOWY – ALE BEZ ZAPŁONU!



W modelarstwie lotniczym znane są silniki odrzutowe typu pulsacyjnego. Silniki takie czerpią tlen z atmosfery, zaś paliwo ze zbiornika. Wszystkie tego rodzaju modele produkcji krajowej i zagranicznej posiadają elektryczny zapłon, służący jedynie do rozruchu silnika. Zapłon taki składa się ze świecy zapłonowej, oraz prądnicy-magneta — względnie cewki indukcyjnej, kondensatora, źródła prądu, przerywacza, przewodników itp.

Opisany elektryczny zapłon komplikuje sprawę silnika i podnosi koszty jego produkcji, szczególnie przy prostych modelach w modelarstwie lotniczym, gdzie koszty wyprodukowania poszczególnych elementów elektrycznego zapłonu przewyższają kilkakrotnie cenę właściwego silnika. Przy użyciu elektrycznego zapłonu, rozruch silnika jest rzeczą dość uciążliwą i wymaga zgranej pracy kilku osób.

Konstruktor-amator i sympatyk „Simu", kolega Wiktor Skudło z Mysłowic na Górnym Śląsku, powiadamia nas o swoim uproszczeniu pulsacyjnego silnika odrzutowego, przez wyeliminowanie z niego wszystkich wyszczególnionych wyżej elementów elektrycznego zapłonu. Uproszczenie redukuje znacznie cenę silnika i ułatwia jego obsługę. Nowy model uruchomić może jedna osoba, przy pomocy pompki rowerowej i zapałki.

(red.)

Uruchomienie uproszczonego modelu przedstawia się następująco: lejek kształtu i wielkości naparstka, przewidziany w miejsce świecy zapłonowej napełniamy paliwem, które spływa do komory spalania. Pompką rowerową wdmuchujemy przez otworek w lejku powietrze do komory i wytworzoną mieszankę uchodzącą dyfuzorem, podpalamy otwartym płomieniem, np. zapałką.

Wybuch mieszanki zaczynający się od wylotu dyfuzora i podążający błyskawicznie ku przodowi, powoduje zgęszczenie mieszanki w komorze, następnie jej zapłon.

Dalszy obieg silnika jest znany i przedstawia się następująco: po wybuchu w silniku ma miejsce gwałtowny wzrost temperatury i ciśnienia. To z jednej strony daje impuls do powstania fali dźwiękowej, z drugiej zaś powoduje gwałtowny wypływ znajdujących się w komorze spalin przez dyszę-dyfuzor na zewnątrz. Spaliny wypływają z dyszy z taką samą prędkością z jaką przesuwa się zainicjowana przez eksplozję fala dźwiękowa. Temperatura spalin wypływających po wyważeniu w dyszy-dyfuzorze wynosi około 1 200° C, prędkość wypływu zaś około 750 m/sek. Kolumna spalin w końcowej fazie wypływu przez dyszę-dyfuzor, wytwarza podciśnienie w komorze spalania.

To powoduje otwarcie zaworów, poprzez które mieszanka napełnia komorę spalania. W końcowej fazie napełniania, panujące jeszcze podciśnienie w komorze zasysa końcówkę ulatującego dyfuzorem płomienia. Zderzenie w komorze spalania mieszanki wybuchowej z płomieniem, daje ponowny wybuch.

Opisany obieg powtarza się bardzo szybko. Częstotliwość wybuchów w silniku musi być zestrojona z częstotliwością drgań zaworów, regulujących dopływ świeżej mieszanki.

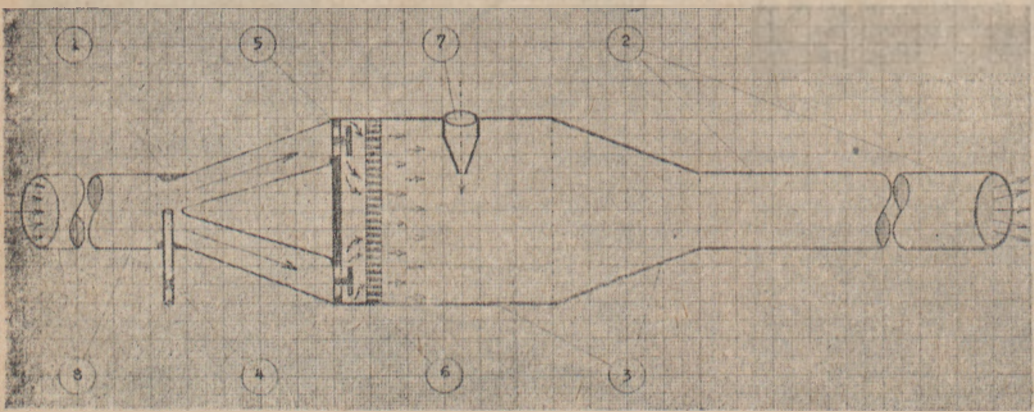
W miarę wzrostu szybkości lotu, u otworu wlotowego występuje zgęszczenie powietrza, które wpływa na przyspieszenie napełnienia, podniesienie częstotliwości wybuchów i zwiększenie ciągu silnika.

Przedmiotem dalszego usprawnienia jest zwiększenie ciągu silnika przez wykorzystanie prędkości przyśpieszonego podczas ssania strumienia powietrza dla przyspieszenia napełniania. Celem uchwycenia i wykorzystania występującej podczas ssania energii kinetycznej strumienia powietrza, proponuję zaopatrzyć silnik w wydłużony przewód ssący odpowiedniego przekroju. Wymagać to będzie nowego dostrojenia (zwiększenia) częstotliwości drgań zaworów. Urządzenie takie podniesie sprawność silnika, która w miarę wzrostu szybkości lotu będzie wzrastać nadal.

Tego rodzaju usprawnienie będzie miało małe szanse w modelarstwie, gdyż stosowanie długiego przewodu ssącego wydłużyłoby i tak już długi silnik. Przy projektowaniu silników o większym litrażu komory spalania, może jednak znaleźć zastosowanie, gdyż w miarę zwiększenia litrażu, długość silnika pozostanie jednakowa, lub może się zwiększyć nieznacznie, — zwiększać się natomiast będzie średnica komory spalania, dyfuzora i przewodu ssącego, na skutek czego całość zachowa harmonijny wygląd zewnętrzny.

WIKTOR SKUDŁO

Objaśnienie szkicu: 1. Dysza wlotowa (powietrza), 2. dysza wylotowa (spalin), 3. komora spalania, 4. dysza — rozpylacz paliwa, 5. tarcza zaworowa, 6. osłona zaworów, 7. lejek rozruchowy, 8. wydłużony przewód ssący.

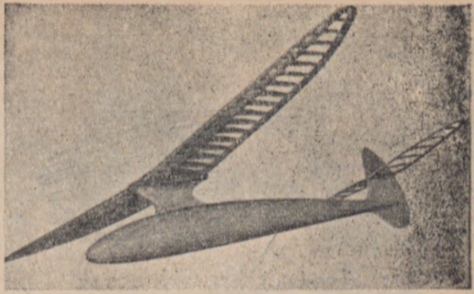


OKLEJANIE MODELI LATAJĄCYCH

Poprawnie zbudowany model zapewnia osiągnięcie sukcesów podczas lotów próbnych i na zawodach.

Poniższy artykuł winien służyć modelarzom w ich pracy.

(red.)



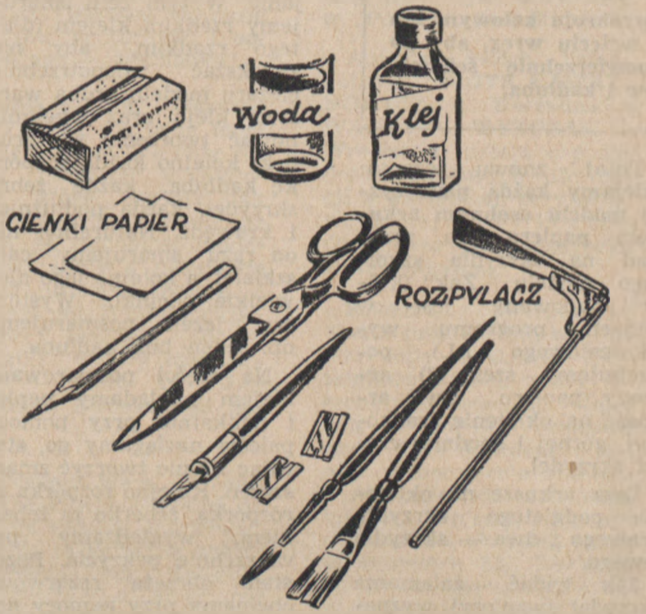
Szkielet modelu, który wykonaliśmy według planu sporządzonego na podstawie własnych obliczeń lub też według planów wydanych przez Ligę Lotniczą, musimy pokryć. Pokrycie to dopiero da naszej konstrukcji odpowiedni wygląd, no i zdolność do wykonywania lotów. Szkielet nasz, a więc: kadłub, skrzydła i stateczniki, jest bez pokrycia mało wytrzymały. Dopiero pokrycie całości papierem zapewnia wytrzymałość, tak potrzebną w czasie lotów.

Rozpocznijmy naszą pracę od przygotowania odpowiednich narzędzi i materiałów. Na rysunku 1 zgrupowano podstawowe narzędzia potrzebne do oklejania. A więc widzimy tutaj papier ścierny (na klocku drewnianym), flaszkę z wodą, flaszkę z klejem (acetonowy, kazeinowy lub dekstryna), następnie rozpylacz, pędzelek, nożyczki oraz nożyk (taki jak do golenia).

Materiałem do oklejania może być każdy cienki i mocny papier, który znajdujemy w handlu w postaci różnej wielkości arkuszy. W tym miejscu warto zawiadomić wszystkich modelarzy, że Okręgowe Składnice Materiałów Modelarskich LL mają na składzie doskonały papier krajowej produkcji specjalnie przygotowany dla celów małego lotnictwa.

Papier jest podstawowym materiałem do pokrywania modeli z wyjątkiem modeli bardzo dużych, gdzie ze względów wytrzymałościowych opłaca się stosować jedwab czy batyst, ale tymi materiałami nie będziemy się na razie zajmować.

Pisząc o papierze trzeba przypomnieć modelarzom, że każdy gatunek papieru posiada charakterystyczną strukturę, przejawiającą się w postaci włókien biegnących wzdłuż lub wszerz arkusza. Kierunek włókien łatwo ustalić, spoglądając na papier pod światło. Wówczas wyraźnie zobaczymy występujące prążkowanie. Kierunek włókien ma dla nas poważne zna-



Narzędzia modelarza, potrzebne do pracy przy oklejaniu modelu.

czenie — ale możemy wykonać najpierw małą próbę. Bierzemy ćwiartkę papieru przeznaczonego na pokrycie modelu i ujmując ją w dwa palce lewej i prawej ręki — rozdzieramy. Podczas tej próby stwierdzimy, że papier rozdziera się o wiele trudniej, jeżeli włókna znajdują się w poprzek rozdarcia. Nato-miast bardzo łatwo jest rozedrzeć naszą ćwiartkę papieru, jeżeli włókna przebiegają wzdłuż rozdarcia.

Z próby tej wyciągniemy następujący wniosek: **Jeżeli pokrywamy jakąkolwiek część modelu, to zwracamy baczną uwagę na kierunek włókien papieru, kierując je zawsze wzdłuż danej części.**

Na przykład: skrzydła nie oklejmy arkuszem papieru, którego włókna mają kierunek równoległy do żeberek, bo papier bardzo łatwo się przedrze. Natomiast oklejamy je papierem tak, aby włókna biegły wzdłuż rozpiętości skrzydeł.

Identyczną receptę można dać dla kadłuba i stateczników.

Po omówieniu papieru przejdźmy do następnej sprawy, to jest do przygotowania modelu do oklejania.

Wykonanie szkieletu według planu to jeszcze nie wszystko. Nie zawsze szkielet ten nadaje się od razu do pokrycia. Aby go odpowiednio przygotować, bierzemy się do roboty.

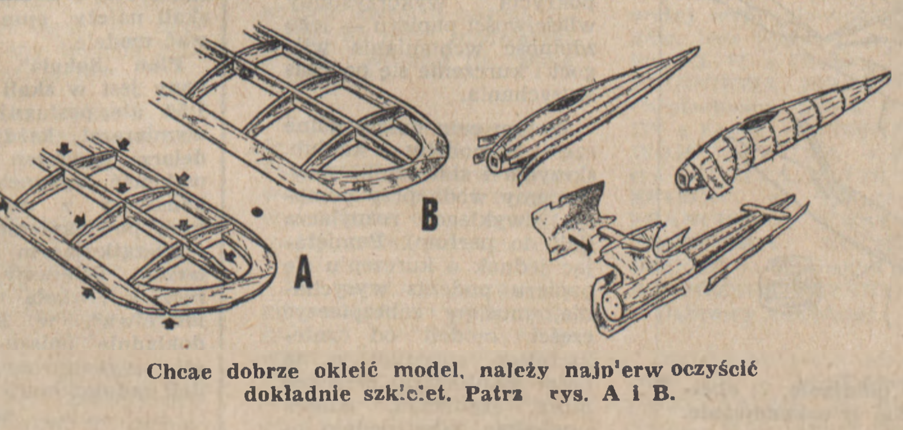
Przede wszystkim sprawdzamy, czy nie popełniliśmy w czasie składania modelu jakiegoś odchylenia konstrukcyjnego od rysunku wykonawczego. Następnie przy pomocy noża, pilnika i papieru ściernego wygładzamy cały szkielet, usuwając nierówności, grudki kleju, wyboczenia, skrzywienia listewek i beleczek, zacięcia żeber itp.

Trzeba pamiętać, że o ile by te wszystkie nierówności, niedokładności wykonania szkieletu pozostały, to model po pokryciu miałby widok godny pożałowania, źle świadczący o jego wykonawcy. Tylko starannie przygotowany szkielet gwarantuje, że pokrycie jego spełni swoją rolę i model będzie zdolny do lotów.

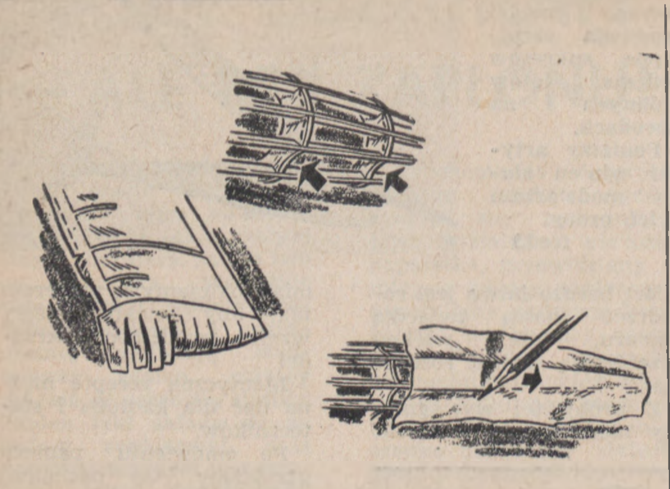
Jak oczyszczać szkielet przed pokryciem, podano na poglądowych rysunkach obok.

Po wykonaniu opisanych powyżej czynności można dopiero rozpocząć samo oklejanie. W tym celu z dużego arkusza papieru przycinamy odpowiedniej wielkości arkusze, przeznaczone do oklejania poszczególnych części.

Przycinając arkusiki trzeba pamiętać, aby ich rozmiary były nieco większe od części oklejanej. Naturalnie wystarczy jeżeli to „obrzeże rezerwowe" wyniesie 1 — 2 cm wokoło, bo na marnotrawstwo cennego papieru nie wolno w żadnym wypadku pozwolić. Zużywamy tylko tyle papieru, ile istotnie potrzeba, uważając na jak najmniejszą ilość ścinków.



Chcąc dobrze okleić model, należy najpierw oczyścić dokładnie szkielet. Patrz rys. A i B.



Przy kadłubach wręgowych o przekroju kołowym lub eliptycznym należy pamiętać o wcięciu wręg, aby po oklejeniu otrzymać równą powierzchnię ścianek. Poniżej oklejanie łuków i kadłuba.

Do przycinania papieru używamy nożyczek lub ostrego nożyka, a nigdy nie niszczymy arkusza przez wydarcie potrzebnego kawałka, tłumacząc to pośpiechem.

W modelarni praktyczne okazało się stosowanie szablonów tekturowych, które wyznaczają obrys arkusza na daną część modelu (mowa o modelach standartowych, które buduje się stale). W ten sposób powstają ogromne oszczędności na materiale. Godnym polecenia jest również sposób cięcia papieru z roli zawieszonej na odpowiednim wałku (podany w nr. 2 SiM-u z br. w artykule „Jak urządzić modelarnię").

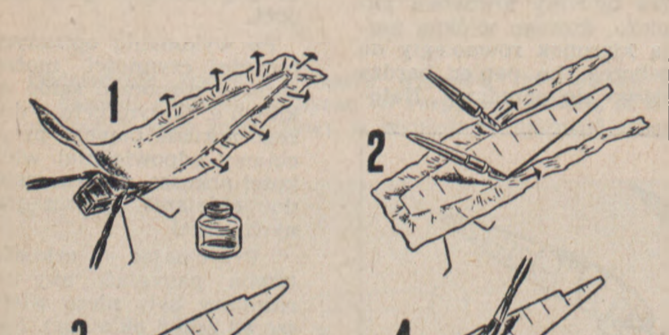
Ilość przyciętych arkuszy zależna jest od typu modelu. Dla modelu belkowego potrzeba mniej arkuszy, dla kadłubowego więcej.

Tutaj znowu recepta: **oklejamy każdą płaszczyznę modelu osobnym arkuszem papieru.** Na przykład na skrzydła szkolnego modelu „Żak" (który budowany jest w ramach programu wyszkoleniowego LL) potrzebujemy sześć (6) arkuszy papieru. Dwa arkusze na oklejenie środkowej, górnej i spodniej części skrzydeł.

Dwa arkusze na oklejenie podgiętego skrzydła prawego i dwa — skrzydła lewego.

Jak widać, załamania skrzydeł (wzniosy) wyznaczyły nam ilość arkuszy papieru. Dla skrzydeł z pojedynczym wzniosem wystarczą cztery (4) arkusze, gdyż występuje tu podział na cztery części; dwa razy góra skrzydeł i dwa razy spód.

Przechodzimy do kadłuba. Tu ilość arkuszy zależna jest od przekroju kadłuba, od ilości boków. Jeżeli np. kadłub ma cztery boki, to przycinamy cztery (4) arkusze, pamiętając o kierunku włókien.



Kolejne fazy oklejania kadłuba: 1) oklejanie, 2) obcinanie papieru, 3) spryskiwanie wodą, 4) cellonowanie.

Oklejanie kadłuba wielobocznego jednym arkuszem nigdy nie przyniesie pożądanych rezultatów, a poza trudnościami wykonawczymi da w efekcie nieestetyczny wygląd modelu.

Uwagi odnośnie skrzydeł i kadłuba dotyczą również stateczników.

Po przygotowaniu potrzebnych arkuszy można rozpocząć właściwe oklejanie. W tym celu smarujemy rzadkim klejem (dlatego rzadkim, aby nie zwiększać niepotrzebnie ciężaru modelu grubą warstwą kleju oraz wyeliminować tworzenie się grudek) kolejno każdą rozpórkę kadłuba, każde żebro skrzydeł, każdą podłużnicę i krawędź. Naturalnie nie od razu smarujemy cały szkielet, a kolejno jego niewielkie odcinki. Wystarczy, jeżeli posmarujemy np. jeden bok kadłuba.

Na części posmarowane klejem nakładamy papier i delikatnie przy pomocy palców naciągamy go, starając się nie tworzyć zmarszczeń. Kolejno rozpórka za rozpórką, żeberko za żeberkiem, wygładzamy powierzchnię pokrycia. Pozostałe obrzeża rezerwowe obcinamy przy pomocy nożyka, zwracając uwagę na pozostawienie odpowiedniej zakładki, która winna zachodzić na następną płaszczyznę.

Po oklejeniu całego szkieletu otrzymaliśmy już bryłę, która na razie jeszcze trochę pomarszczona tworzy nasz model.

Papier nawet po najstaranniejszym pokryciu marszczy się nie usztywniając dostatecznie konstrukcji.

Chcąc uzyskać to usztywnienie i naciągnięcie się pokrycia wykorzystamy właściwości papieru — jego zdolność wchłaniania wilgoci i kurczenie się podczas wysychania.

W tym celu poszczególne części modelu: kadłub, skrzydła i stateczniki spryskujemy wodą przy pomocy zwykłego rozpylacza (jak do perfum). Pamiętając jednak o kurczeniu się papieru podczas wysychania, musimy zabezpieczyć części modeli od zniekształceń, mocując je na desce montażowej przy pomocy szpileczek, gumek względnie odpowiednio opracowanych szablonów.

Dopiero po całkowitym wysuszeniu można zdjąć części modelu, uzyskując gładkie pokrycie i zwiększoną wytrzymałość.

Tak postępujemy przy wszystkich typach modeli za wyjątkiem modeli pokojowych oraz konstrukcji bardzo delikatnych, które nie wytrzymałyby dość silnego naciągnięcia się papieru.

W modelach nie przeznaczonych do specjalnych wyczynów wystarczy opisana metoda naciągania pokrycia. Natomiast w modelach wyczynowych, które startują w każdych warunkach atmosferycznych, konieczne jest dodatkowe „uszlachetnienie" — pokrycie przez impregnację bezbarwnym cellonem, względnie kolorowym lakierem cellonowym, ale o tym w następnych numerach.

PAWEŁ ELSZTEIN

WYSTAWA MODELI REDUKCYJNYCH

Podobnie jak w roku 1950, również w roku bieżącym Liga Lotnicza zamierza zorganizować ogólnopolską wystawę modeli redukcyjnych. Warunkiem jednak do przeprowadzenia tej wystawy są przede wszystkim modele. SiM pragnąc przyjść z pomocą modelarzom budującym modele redukcyjne będzie zamieszczał plany różnych typów samolotów rozpoczynając w następnym numerze planem modelu samolotu „Sokół M-1" w wersji wodnopłata.

Wszystkich modelarzy informujemy, że w roku ubiegłym na konferencji ogólnokrajowej ustalono skalę w jakiej należy budować modele do celów wystawowych. Uznano mianowicie, że najkorzystniejszą jest skala 1:25 i w tej tylko skali należy opracowywać modele.

Plan „Sokoła" wykonany jest w skali około 1:50, ale posługując się wymiarami, każdy modelarz powinien umieć wykonać rysunek wykonawczy z dwukrotnym powiększeniem.

Początkującym modelarzom polecamy podręcznik „Szkoła małego lotnictwa", w którym dokładnie opisano sposób wykonywania modeli redukcyjnych.

W. L.



Jako pierwszemu — odpowiadamy Koledze **K. J.**, uczącemu się w Technicznej Szkole Lotnictwa Kol. K. J. zapytuje, czy będąc uczniem TSL i mając wyszkolenie szybowcowe, silnikowe i spadochronowe, można uczęszczać na treningi do najbliższego Aeroklubu LL.

Kolego, o tym czy będziecie mogli odbywać treningi lotnicze w aeroklubie LL może zadecydować tylko Wasze dowództwo. W tym celu radzimy Wam, abyście drogą służbową złożyli prośbę o zezwolenie na odbywanie treningów w Aeroklubie. Jeśli uzyskacie z dowództwa pozwolenie, to żadnych trudności w przyjęciu Was na treningi nie będziecie mieli.

Kol. **ANDRZEJ SOCHOR z Łodzi, ul. Armii Ludowej 7/5** ma poważny kłopot. Buduje on model wodnopłata silnikowego, który chce zaopatrzyć w podarowany mu silniczek typu Eisfeld 3,5 cm^3. Silniczek ten nie chce zapalać, gdyż ma zepsutą świecę (potrzaskana izolacja) Za pośrednictwem „Poczty" kol. Andrzej zwraca się z prośbą do modelarzy — Czytelników SiM-u o pomoc: kto z Was, Koledzy ma zbędną świecę? Może być używana, byleby izolacja była cała. Gwint: M-10.

Mogących wybawić kol. Andrzeja z kłopotu — kierujemy pod podany powyżej adres.

Kol. Andrzej zapytuje poza tym: jakim materiałem najlepiej pokryć skrzydła, kadłub i opierzenie modelu wodnopłata o rozpiętości 1 200 mm?

Uważamy, że najlepiej będzie, gdy przeczytacie artykuł poświęcony oklejaniu w tym numerze.

Krótki liścik przysłał nam kol. **MARIAN WALASZCZYK z Radomska.** Prosi on o podanie adresu Felicjana Gadomskiego w Poznaniu.

Oto adres, o który prosicie: Poznań, Strzelecka 21 m. 6. Mała uwaga, Kolego Marianie: piszcie na przyszłość wyraźniej. Z podanego w liście Waszego adresu mogliśmy odcyfrować jedynie słowo — Radomsko, reszty... ani rusz Z tego też względu nie mogliśmy Wam odpisać listem.

Przytaczamy teraz treść innego, równie króciutkiego liścika: „Pilotowi Andrzejowi Brzusce winszuję wyczynu na Żurawiu i pozdrawiam — Łodzianka".

„Mam lat 14. Wskutek wady serca nie będę mógł zostać pilotem, ale chcę jednak pracować w lotnictwie, które posiada tak wiele zawodów. Ponieważ wiem że znajomość modelarstwa ułatwia późniejsze studia lotnicze, proszę o podanie mi tytułu książki, z której mógłbym zdobyć początki wiedzy modelarskiej" — pisze kol. **JANUSZ T. z Niska nad Sanem.**

Polecamy Wam, Kolego, książkę Pawła Elsztejna pt. „Szkoła małego lotnictwa". Możecie ją nabyć w każdej księgarni „Domu Książki", w cenie 10,50 zł. W książce tej znajdziecie opis praktycznych zajęć modelarza, na szczeblu wstępnego nauczania, od prostych modeli kartonowych do szybowca przejściowego, a więc to co Was interesuje. Następnie po „Szkole małego lotnictwa", zainteresujcie się „Modelami latającymi" W. Mikaszewskiego. Książka ta będzie dla Was, już zaawansowanego modelarza, nieodłącznym towarzyszem pracy konstruktorskiej.

Radzimy Wam również, abyście zwrócili baczną uwagę na dział modelarski SiM-u. Możecie tu wiele skorzystać.

Z prośbą o decyzję zwraca się do nas kol. **„Jak-9 z Poznania".** Ma on wadę lewego oka (zez) i prosi o wyjaśnienie, czy z wadą tą można zostać pilotem.

Nie jesteśmy wprawdzie upoważnieni do wydawania żadnych decyzji w sprawach dotyczących stanu zdrowia kandydatów na pilotów, lecz możemy wyrazić swoje zdanie w niejednej sprawie.

W Waszym przypadku, Kolego radzimy udać się do lekarza - specjalisty. Wady tego rodzaju można usuwać drogą operacji. Po operacji, gdy stan Waszego zdrowia nie będzie przedstawiał nic do życzenia, możecie zacząć starać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

Gdyby okazało się, że operacja nie będzie możliwa, radzimy, abyście skierowali swe zainteresowania nie na pilotaż, ale np. na sprawy techniczne lotnictwa. Pomyślcie o tym, jak np. zostać technikiem, lub inżynierem lotniczym. Pisaliśmy już o tym wiele razy w „Poczcie", poszukajcie!

Autorzy dwóch listów, kol. kol. **PIOTR ŁAWRYNOWICZ z Koszalina i WACŁAW RYTCZAK z Wrocławia** proszą o podanie szczegółowych informacji o warunkach przyjęć do wojskowej szkoły lotniczej. Obaj chcą jak najszybciej zostać pilotami.

Koledzy, informujemy Was o tym o czym wie już olbrzymia większość Czytelników SiM-u, a Wy jeszcze nie: **droga do lotnictwa wojskowego prowadzi przez Ligę Lotniczą!** Zanim rozpoczniecie starania o przyjęcie do wojskowej szkoły lotniczej, musicie wykazać się aktywną pracą w szeregach LL. Zapiszcie się do najbliższego Koła Ligi Lotniczej, bierzcie czynny udział w jego pracach (Koła LL przystąpią niedługo do masowego szkolenia teoretyczno - lotniczego), wciągnijcie się całym sercem do codziennej pracy nad wzbogaceniem swych wiadomości o lotnictwie. Władze Ligi Lotniczej same uznają czy będziecie odpowiednio przygotowani na to, aby zostać lotnikami wojskowymi.

A więc pamiętajcie: do OSL — przez LL! Odpowiedź te kierujemy nie tylko pod adresem dwóch wyżej wymienionych Kolegów, lecz również do kol. kol. **J. H. z Chełma Lub., ZBIGNIEWA PISARKA z Częstochowy, JANA PENDY z Łodzi, ANTONIEGO WÓJCIKIEWICZA z Biecza, JÓZEFA KULIKOWSKIEGO z Wrocławia, FRANCISZKA KRATY i ZBIGNIEWA KOCHAŃSKIEGO ze Zduńskiej Woli i JÓZEFA PRZYBYŁKI z Dąbrowy Górniczej.**

Spróbujmy teraz udzielić rady kol. **JANUSZOWI GRZELAKOWI z Białogardu.** Kol. Janusz ma 17 lat i uczęszcza obecnie do 7 klasy szkoły podstawowej. Pisze do nas że nie wie co robić gdyż kandydaci na szkolenie szybowcowe w LL powinni mieć ukończone przynajmniej 7 klas. Kol. Janusz chciałby rozpocząć szkolenie jeszcze w tym roku, ale na przeszkodzie stoi mu brak świadectwa ukończenia 7 klas.



Kolego, jest droga wyjścia: natychmiast udajcie się do Zarządu Powiatowego ZMP i złóżcie podanie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe. Do podania, między innymi dokumentami, dołączcie zaświadczenie, że uczycie się w 7 klasie. Świadectwo ukończenia 7-miu klas złożycie później. Jednocześnie radzimy Wam, abyście zapisali się do najbliższego Koła Ligi Lotniczej. Tam będziecie mieli możność uzyskania wielu wiadomości o lotnictwie i lataniu, które przydadzą się Wam w czasie szkolenia na szybowisku.

Również kol. **JANA MISZCZAKA ze Szczytna** zawiadamiamy, żeby postąpił w myśl powyższych wskazówek.

Na koniec odpowiedź dla kol. **ZENONA PSUTEGO z Koszalina:** kurs wyszkolenia szybowcowego I i II stopnia (dla początkujących) trwa 6 tygodni. Podanie o przyjęcie na kurs możecie złożyć w Koszalinie w Zarządzie ZMP. Trzeba mieć ukończone przynajmniej 7 klas szkoły podstawowej.

ZAR.

Wszystkim Czytelnikom — członkom LL komunikujemy, że cykl artykułów pod tytułem „Z dziejów lotnictwa polskiego" został specjalnie opracowany jako materiał szkoleniowy. Z materiału tego należy więc korzystać przy przygotowywaniu zajęć z historii lotnictwa.



PRZEZ LOTNICZE OKULARY

ENCYKLOPEDIA LOTNICZA

Encyklopedią nazwał jeden z naszych starych czytelników komplety tygodnika „Skrzydła i Motor".

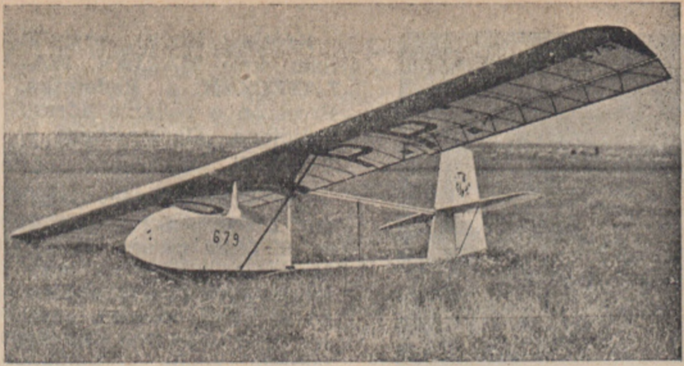
— „Gdy potrzebuję znaleźć jakiś trapiące mnie zagadnienie modelarskie, gdy chcę poinformować kolegów z Koła LL o historii naszego ludowego lotnictwa, gdy wreszcie potrzebuję materiału do pracy świetlicowej — biorę z półki ładnie oprawione roczniki SiM-u i wtedy już nie mam kłopotu". — Tak pisze Jerzy Kraska z Olsztyna.

No cóż, nie chcemy być samochwalcami, ale zgadzamy się z kolegą Kraską i wszystkich czytelników i sympatyków lotnictwa informujemy, że w redakcji naszej mogą jeszcze nabyć roczniki SiM-u z lat ubiegłych.

UWAGA KORESPONDENCI!

Wobec licznych zapytań naszych Czytelników, którzy proszą o informacje w jakiej formie pisać można do SiM-u i czy koniecznie na maszynie i na jakim papierze? Odpowiadamy hurtowo: Piszcie, jak potraficie, obojętnie czym i na czym, byle z sercem dla lotniczej sprawy.

REDAKCJA



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

Celem zaznajomienia Czytelników z konstrukcjami polskich szybowców, zamieszczaliśmy kolejno od numeru 2 z br. począwszy fotografie i krótkie dane techniczne szybowców budowanych przed 1939 rokiem.

W dzisiejszym numerze podajemy zdjęcie szybowca szkolno-treningowego „Czajka-Bis" konstrukcji A. Kocjana.

Rozpiętość — 11,3 m, długość — 6 m, ciężar własny — 90—95 kg, szybkość minimalna — 39 km/godz.

SPROSTOWANIE

W nr. nr. 2, 3 i 4 błędnie podano ciężar w locie zamiast ciężar własny.



DWIE OKŁADKI

Oto dwie noworoczne okładki dwóch pism. Z lewej: okładka znanego radzieckiego czasopisma satyrycznego „Krokodil"; z prawej: amerykańskiego miesięcznika lotniczego dla młodzieży „Air Trails".

Czyżby zestawienie okładek było przypadkowe? Czy jest tylko sprawą przypadku, że na amerykańskiej okładce widzimy scenę walki powietrznej, strzelaninę, torpedy i pociski rakietowe, a na radzieckiej — uśmiechniętego pilota — Nowy Rok i towarzyszące mu gołębie pokoju?

Oczywiście nie. Obie okładki wskazują wyraźnie, jakim celom służy lotnictwo: w państwach kapitalistycznych służy sprawie zniszczenia, śmierci i zagłady, w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej — sprawie pokoju i szczęścia narodów.



Na zdjęciu na okładce:

Nad brzegiem Wołgi pod Stalingradem rozpoczęto już wstępne prace przygotowawcze do budowy olbrzymiej hydro-elektrowni. Na zdjęciu członkowie ekspedycji naukowej, której zadaniem jest opracowanie techniczne nowej stacji. W pracach tych bierze również czynny udział lotnictwo, wykonując potrzebne zdjęcia topograficzne.

Foto: **„Sowiecki Sojuz"**

W 7 NUMERZE SIM-u

Czytelnicy nasi — modelarze znajdą plan mikromodelu „MIR", który zajął I miejsce na zawodach w Poznaniu.

PRZYPOMINAMY!

Wszystkim Czytelnikom przypominamy o konkursie na okładkę SiM-u. Kupony konkursowe zostały zamieszczone w Nr Nr 3 i 5, gdzie również podano warunki konkursu.

Przypominamy! Redakcja oczekuje wypowiedzi, a poza tym — nagrody nie chcą się już mieścić w naszych szafach.

DO 20 KAŻDEGO MIESIĄCA!

należy opłacać prenumeratę bieżącą. Tylko w tym terminie opłacana prenumerata gwarantuje, że będziesz otrzymywać SiM regularnie, bezpośrednio na adres domowy.

Pamiętaj, że prenumerując SiM przyczyniasz się do rozwoju Twojego pisma. A więc: **SiM nie tylko należy czytać, ale i prenumerować!**

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12,60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Nr zam. 163 2-B-15185